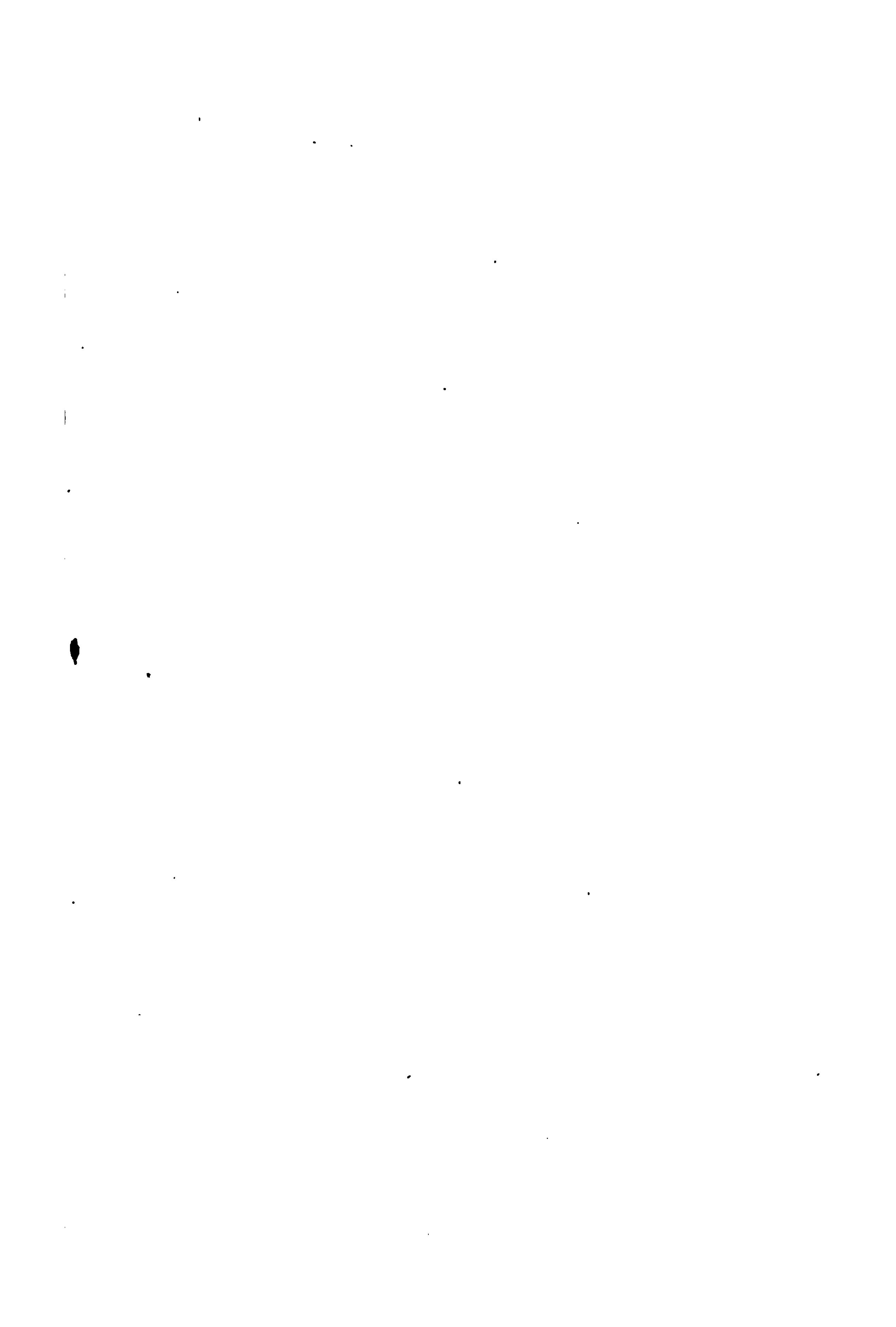



CHRISTO ET ECCLESIAE
SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV·ANG·
VE RI TAS



Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart

Von

F. Perels

Wirklichem Geheimen Rat, Departements-Direktor im Reichs-Marine-Amt
Professor an der Universität Berlin



Zweite, neu bearbeitete Auflage

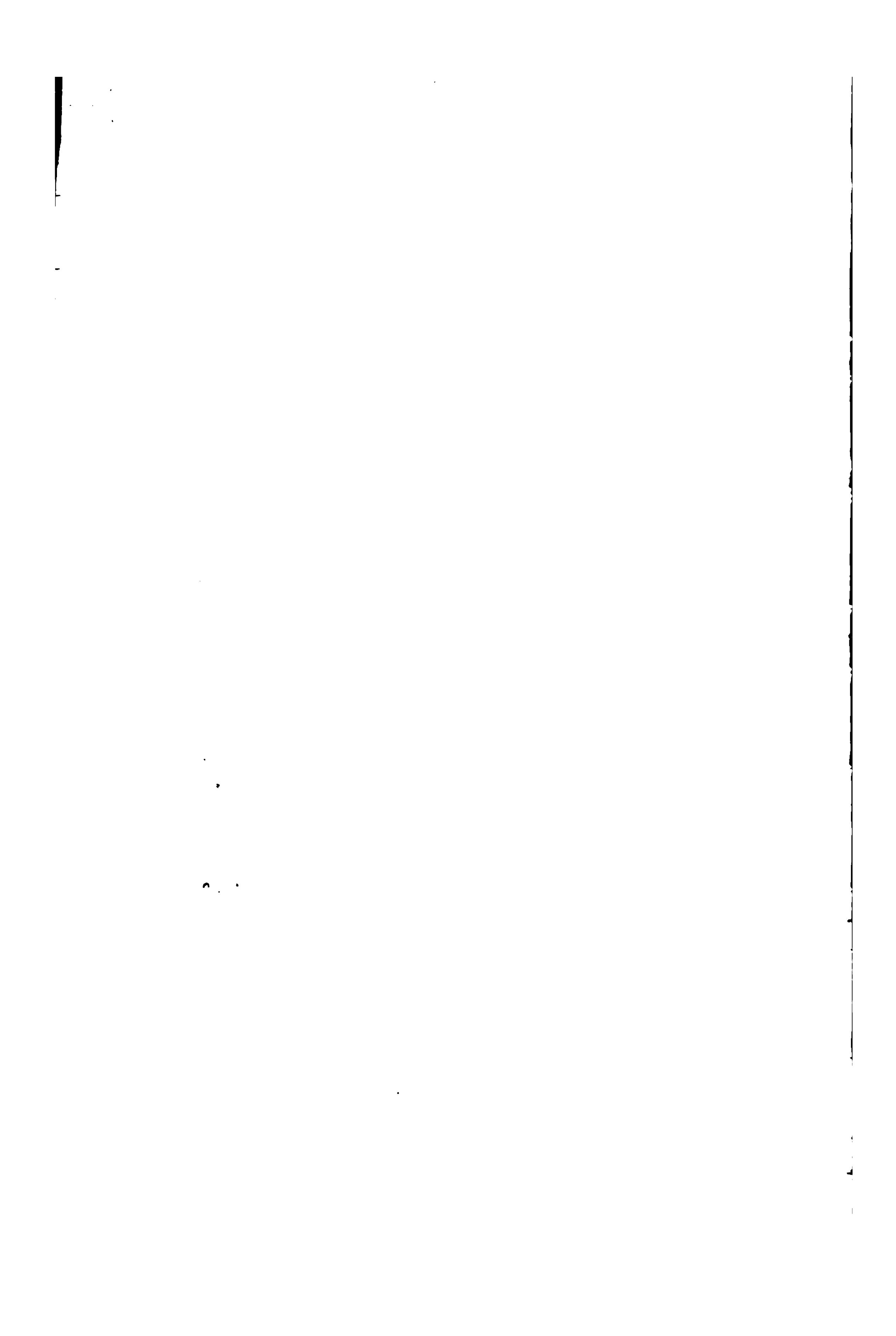
Berlin 1903

Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart



Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart

Von

F. Perels
Wirklichem Geheimen Rat, Departements-Direktor im Reichs-Marine-Amt,
Professor an der Universität Berlin



Zweite, neu bearbeitete Auflage

Berlin 1903
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68-71

Aus dem Vorwort zur ersten Auflage.

Dem Handbuch des internationalen Seerechts, welches ich hiermit der Öffentlichkeit übergebe, liegen die Vorlesungen über Völkerrecht und Seerecht zu Grunde, die ich während der Jahre 1873 bis 1877 an der Kaiserlichen Marine-Akademie zu Kiel gehalten habe.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ich habe es mir angelegen sein lassen, die Rechtsverhältnisse so darzulegen, dafs das Werk als ein Theil des positiven Völkerrechts der Gegenwart erscheint. Jedoch konnte ich es nicht für angemessen erachten, mich streng auf eine blofse Abstraction der geltenden Normen zu beschränken; vielmehr habe ich geglaubt, die neueren auf die Fortentwickelung und Reform des Gegenstandes gerichteten Bestrebungen wenigstens andeuten zu sollen. Die historische Entwickelung der Lehre wurde kurz beleuchtet, wo das Verständnifs der im Zeitenlauf zur Anerkennung gelangten Principien solches erheischte — — — — — —

Eine eigentliche Feststellung der Rechtsnormen war aber überhaupt nur soweit möglich, als über dieselben wenigstens im Grofsen und Ganzen Einverständnifs waltet. Das ist auf dem behandelten Gebiet nur zum Theil der Fall. Insbesondere gehen die Meinungen in der Praxis sowohl wie in der Doktrin vielfach auseinander, wo es sich um die Rechte und Pflichten der Neutralen handelt. Hier blieb nur übrig, die von einander abweichenden Ansichten darzulegen und durch kurze kritische Erörterungen einen Anhalt für die Lösung der einschlagenden Fragen zu geben, um so zur Beseitigung der Rechtsunsicherheit nach Möglichkeit beizutragen. Gerade die wichtigsten Begriffe des Seekriegsrechts, wie Kriegscontrebande, Blockade u. a., und deren Inhalt entbehren durchaus der sicheren Begrenzung, und Biegsamkeit ist das ihnen anhaftende Gepräge. Der Grund dieser Rechtsunsicherheit ist hauptsächlich in dem Umstand zu finden, dafs, soweit nicht förmliche und klare internationale Einigungsakte vorliegen, jeder Staat leicht geneigt ist, das schwankende Recht in seinem Sonderinteresse auszulegen und anzuwenden, und ferner, dafs die Rechte der Kriegführenden einerseits und diejenigen der Neutralen, ganz besonders aber die Interessen des Seehandelsverkehrs der letzteren, andererseits, so vielfach sich nicht decken. „*C'est cet état mixte*", hebt CAUCHY zutreffend hervor, „*où la paix et la guerre se promènent, pour ainsi dire, côte à côte, sur le même élément, qui fait la difficulté principale du droit des gens*

maritime, et l'embarras de tous ceux qui essaient d'en préciser les règles."
Der Begriff des „neutralen Verhaltens" ist schon an sich äufserst elastisch, wie die Geschichte aller neueren Kriege darthut, und nirgends mehr als hier bildet die Interessenpolitik, unterstützt durch die mannigfaltigen Rechtsschwankungen, einen gewichtigen Factor.

Die äufsere Behandlung des Werks anlangend, erschien es mir zweckmäfsig, die den französischen und englischen Quellen entnommenen Citate, deren Würdigung für die Materie besonders wichtig ist, im Originaltext wiederzugeben; die Nutzbarkeit derselben kann dadurch meines Dafürhaltens nur gewinnen.

Berlin, im November 1881.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Seit dem Erscheinen der ersten Auflage, von welcher 1884 eine französische und eine russische Übersetzung herausgegeben ist, hat das internationale öffentliche Seerecht bedeutsame Wandelungen erfahren. Hierbei kommen in Betracht: zahlreiche völkerrechtliche Vereinbarungen sowie einzelstaatliche Akte der Gesetzgebung und Verwaltung, die gesteigerte Tätigkeit der Wissenschaft und eine Reihe von Vorgängen im Seeverkehr, zumal während der letzten Kriege. Von Einflufs auf die Rechtsentwickelung waren auch die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse und die Fortschritte auf dem Gebiete der nautischen Technik.

So ergab sich eine reiche Fülle neu zu bearbeitenden Stoffes, der eine wesentliche Umgestaltung des Werkes bedingte. Ein Anlafs, dessen Grundlagen zu ändern, lag nicht vor.

Berlin, im März 1903.

F. Perels.

Inhalts-Übersicht.

V. Abschnitt.

Piraterie.

VI. Abschnitt.

Seepolizeiliche Verhältnisse.

VII. Abschnitt.

Strandrecht und Beistandsleistung in Seenot.

VIII. Abschnitt.

Seeceremoniell.

IX. Abschnitt.

Mitwirkung von Seestreitkräften bei Erledigung völkerrechtlicher Streitigkeiten aufserhalb des Kriegszustandes.

Zweiter Teil.

Seekriegsrecht.

I. Abschnitt.

Das Verhältnis der Kriegsparteien.

II. Abschnitt.

Rechte und Pflichten im Verhältnis der Kriegführenden zu den Neutralen.

III. Abschnitt.

Kriegskontrebande.

Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart

Von

F. Perels

Wirklichem Geheimen Rat, Departements-Direktor im Reichs-Marine-Amt
Professor an der Universität Berlin

Zweite, neu bearbeitete Auflage

Berlin 1903

Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart

Derselbe, La paix et la guerre. Traduit du russe par le comte N. DE SANCÉ. Paris 1901.

Matzen, H., Forelæsninger over den positive Folkeret. Kjøbenhavn 1900.

Le Moine, A., Précis de droit maritime international et de diplomatie, d'après les documents les plus récents. Paris 1888. [Der Inhalt ist in wesentlichen Teilen aus der französischen Übersetzung der ersten Auflage des vorliegenden Werkes entnommen.]

Morse, A. P., De l'exercice du droit de visite, du blocus, de la contrebande de guerre et des prises maritimes (Journ. de dr. i. pr. 1898 S. 825 f., 1006 f.).

Nau, B. S., Grundsätze des Völkerseerechts. Hamburg 1802.

de Negrin, J., Tratado elemental de derecho internacional marítimo. Madrid 1873.

Negropontes, M., Die Zuständigkeit der Staaten für die auf dem Meere begangenen Delikte. Berlin 1894.

Neumann, L. Freiherr von, Grundriſs des heutigen europäischen Völkerrechts. 3. Aufl. Wien 1885.

Neveu, C., et **Jouan, A.**, Service administratif à bord des navires de l'État. Paris et Nancy 1900.

Nizze, R., Das allgemeine Seerecht bei civilisirten Nationen. Mit besonderer Hervorhebung des Hanseatischen, Mecklenburgischen Particular- und Rostockschen Statutar-Seerechts. Bd. 1 (einz.) Das öffentliche Seerecht. Rostock 1857.

Nys, E., La guerre maritime. Étude de droit international. Bruxelles et Leipzig, Londres et New York, Paris 1881.

Olivart, Marqués de, Tratado y notas de derecho internacional público, 2 tom. Madrid 1887. [Die neueste Ausgabe (1903) konnte nicht mehr benutzt werden.]

Olivi, L., Manuale di diritto internazionale pubblico e privato. Milano 1902.

Oppenheim, H. B., System des Völkerrechts. 2. Ausg. Stuttgart und Leipzig 1866.

Ortolan, Th., Règles internationales et diplomatie de la mer. 4e éd. 2 vol. Paris 1864.

Owen, D., Declaration of war: a survey of the position of belligerents and neutrals with relative considerations of shipping and marine insurance during war. London 1889.

Pardessus, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle. 6 vol. Paris 1828—1845.

Phillimore, Sir Robert, Commentaries upon international law. 3d ed. 4 vol. London 1879—1882.

Piédelièvre, R., Précis de droit international public ou droit des gens. 2 vol. Paris 1894, 1895.

Pierantoni, A., Trattato di diritto internazionale. Vol. I. Roma 1881.

Pillet, A., Les lois actuelles de la guerre. 2e éd. Paris 1901.

Pistoye, A. de, et **Duverdy, Ch.**, Traité de Prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de VALIN en l'appropriant à la législation nouvelle. 2 vol. Paris 1855.

Pradier-Fodéré, P., Traité de droit international public européen et américain, suivant les progrès de la science et de la pratique contemporaine. 7 vol. Paris 1885—1897.

Reddie, J., Researches historical and critical in maritime international law. 2 vol. Edinburgh 1844/45.

Rivier, A., Principes du droit des gens. 2 vol. Paris 1896.

Derselbe, Lehrbuch des Völkerrechts. 2. Aufl. Stuttgart 1899.

Roche, H. P., s. Hazlitt.

Resse, E., Éléments de droit maritime international. Paris 1888.

Derselbe, Guide international du commandant de bâtiment de guerre. Paris 1891.

Schiattarella, R., Del territorio nelle sue attenenze colla legga penale. Siena 1870.

Schücking, W., Das Küstenmeer im internationalen Recht. Göttingen 1897.
Soetbeer, A., Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schifffahrt und Handel in Kriegszeiten, nebst Nachtrag. 1. Grundzüge des See-Völkerrechts der Gegenwart als Einleitung und Register zu der Sammlung. 2. Sammlung: Verordnungen und Bekanntmachungen sowie Entscheidungen von Prisengerichten. Hamburg 1855—1857.
Das **Staatsarchiv**, Sammlung der offiziellen Aktenstücke zur Geschichte der Gegenwart, begründet von L. K. AEGIDI und A. KLAUHOLD Hamburg, später Leipzig, seit 1861.
Stoerk, F., Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See. — Das offene Meer. In v. HOLTZENDORFF, Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2, Hamburg 1887, S. 407 bis 480 und 481 bis 550.
Surland, J. J., Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover 1750.
Takahashi, S., Cases on international law during the chino-japanese war. Cambridge 1899.
Testa, C., Le droit public international maritime. Traduction du portugais par AD. BOUTIRON. Paris 1886.
Triepel, H., Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.
Twiss, Sir Travers, The Law of Nations considered as independent political communities. 2d ed. I. On the rights and duties of nations in time of peace. Oxford 1884; II. On the rights and duties of nations in time of war. Oxford 1895.
Ullmann, E., Völkerrecht. (Handbuch des Oeffentlichen Rechts. I. II. 2. 2. Auflage.) Freiburg i. B. 1898.
Upton, F. H., The law of nations affecting commerce during war, with a review of the jurisdiction, practice and proceedings of prize courts. New York 1863.
Valin, R.-J., Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, nouvelle éd., 2 vol. La Rochelle 1776.
Vattel, E. de, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Nouvelle édition, précédée d'un essai et d'une dissertation (de l'auteur), accompagnée des notes de PINHEIRO-FERREIRA et du baron de CHAMBRIER D'OLEIRES, augmentée du discours sur l'étude du droit de la nature et des gens par Sir James MACKINTOSH ... complétée par l'exposition des doctrines des publicistes contemporains, mise au courant des progrès du droit public moderne et suivie d'une table analytique des matières par M. P. PRADIER-FODÉRÉ. 3 vol. Paris 1863.
Vergé, s. G. Fr. v. Martens.
Visser, L. E., De territoriale Zee. Utrechter Inaug.-Dissert. Amersfoort 1894.
Westlake, J., Chapters on the principles of international law. Cambridge 1894.
Wharton, F., A digest of international law of the United States, taken from documents issued by Presidents and Secretaries of State, and from decisions of federal courts and opinions of Attorneys-General. 3 vol. Appendix to vol. III. Washington 1886, 1887.
Wheaton, H., Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours, 3e éd. 2 vol. Leipzig 1853.
Derselbe, Éléments du droit international, 5e éd. 2 vol. Leipzig 1874.
Wildman, R., Institutes of international law, 2 vol. London 1849.
Woolsey, Th. D., Introduction to the study of international law, designed as an aid in teaching and in historical studies. 6th ed., revised and enlarged by TH. S. WOOLSEY. New York 1891.

Weitere Literaturangaben finden sich an den einschlägigen Stellen.

Sonstige Abkürzungen.

A. M. B.	Allgemeiner Marine-Befehl.
Annuaire	*Annuaire de l'Institut de droit international*, seit 1877.
Arch.f.öffentl.R.	Archiv für öffentliches Recht, seit 1886.
B. & C. J.	*Instructions to blockading vessels and cruisers.* Erlassen vom Marinedepartement zu Washington unterm 20. Juni 1898.
Bek.	Bekanntmachung.
B.-G.-Bl.	Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
Décr. franç.	*Décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte*, vom 20. Mai 1885.
Erk.	Erkenntnis.
Fl. u. S. O.	Flaggen- und Salut-Ordnung für die Kaiserliche Marine vom 17. Mai 1895.
G.	Gesetz.
I. de dr. i.	Institut de droit international.
Journal de dr. i. pr.	*Journal de droit international privé et de jurisprudence comparée*, seit 1874.
K. I.	Instruktion für den Kommandanten eines von S. M. Schiffen, von 1872.
M. V. Bl.	Marine-Verordnungs-Blatt.
N. P. A.	*The Naval Prize Act, 1902* [*2 Edw. 7*].
N. W. C.	*The laws and usages on sea. A naval war code, prepared by Captain Charles H. Stockton, U. S. N. and prescribed for the use of the navy by General order d. d. Washington, June, 27, 1900.*
Österr. R.	Dienst-Reglement für die K. K. Kriegsmarine, von 1879.
P. R.	Prisen-Reglement.
Projet de code 1892.	*Projet de codification des lois et usages de la guerre continentale et maritime, adopté par le congrès militaire hispano-portugais-américain, en novembre 1892*, in der *Revue de droit international et de législation comparée* Bd. 25 (1893).
Pr. P. R.	Preufsisches Prisen-Reglement vom 20. Juni 1864 (Preufs. Gesetz-Sammlung S. 369 f).
Q. R.	*The Queens Regulations and Admiralty Instructions for the Government of Her Majesty's Naval Service. 1899.*
Rev. de dr. i.	*Revue de droit international et de législation comparée*, seit 1869.
Rev. g. de dr. i. publ.	*Revue générale de droit international public*, seit 1894.
Rev. i. du dr. m.	*Revue internationale du droit maritime*, seit 1885.
Rev. marit. [et col.]	*Revue maritime et coloniale*, seit 1861 [seit 1897 *Revue maritime*].
R.-G.-Bl.	Reichs-Gesetzblatt.
R. i. P. M.	*Règlement international des prises maritimes, projet adopté par l'Institut de droit international dans les sessions de Turin (1882), Munich (1883) et Heidelberg (1887)*, im *Annuaire* 1887/1888 S. 218 bis 243.
R. Ital.	*Regolamento per il servizio a bordo delle R. R. navi armate od in riserva, del 31 marzo 1898.*
S. A.	Sonderabdruck.
U. S. N. R.	*Regulations for the government of the navy of the United States. 1900.*
V.	Verordnung.
Zeitschr. f. Intern Pr. u. Str. R. [bezw. f. Intern. Pr. u. Öffentl. R]	Zeitschrift für Internationales Privat- und Strafrecht, seit 1891 [seit 1902 Zeitschrift für Internationales Privat- und Öffentliches Recht].

Einführung.

§ 1.

Begriff und Begrenzung des Gegenstandes.

I. Begriff.

Man versteht unter Seerecht den Inbegriff der auf das Seewesen bezüglichen Rechtsnormen. Diese Normen gehören zum Teil dem Privatrecht, zum Teil dem Staats- und Verwaltungsrecht der einzelnen Staaten, zum Teil dem Völkerrecht an. Die letzteren bilden das internationale öffentliche Seerecht; dasselbe umfafst diejenigen Grundsätze, welche für die aufserhalb der Sphäre des Privatrechts liegenden Wechselbeziehungen im internationalen Seeverkehre mafsgebend sind. Diese Wechselbeziehungen nehmen einen eigentümlichen Charakter an im Zustande des Krieges, und es haben sich dementsprechend für dieses Verhältnis eine Reihe besonderer Normen gebildet, welche einerseits die rechtlichen Beziehungen der Kriegführenden zu einander und andererseits diejenigen der Kriegführenden zu den bei dem Konflikt unbeteiligten Nationen auf dem maritimen Gebiete regeln. So ergibt sich die Einteilung der Lehre in das allgemeine internationale Seerecht und das Seekriegsrecht. Gleichbedeutend mit dem Begriff „internationales öffentliches Seerecht" sind auch die zuweilen gebrauchten Bezeichnungen „maritimes Völkerrecht" und „Völker-Seerecht".

Wenn auch das internationale öffentliche Seerecht den eigentlichen Gegenstand der folgenden Darstellung bildet, so kann doch von einem Eingehen auf das öffentliche Seerecht der einzelnen Staaten, mit welchem die hier zu behandelnde Materie in mannigfacher Hinsicht in einem engen Zusammenhange steht, nicht allerorten Abstand genommen werden.

II. Geltungsbereich.

Das internationale öffentliche Seerecht ist ebensowenig wie das allgemeine Völkerrecht ein universelles Recht. Das Bestehen eines universellen Rechts ist überhaupt ausgeschlossen, so lange andere als civilisierte Staatengebilde auf der Erde vorhanden sind; aber auch unter diesen stehen die Abweichungen in den Anschauungen von Recht und Sitte, über die Grundnormen der Volkswirtschaft, sowie die Verschiedenheit der Systeme des religiösen Kultus und die hierauf beruhende Divergenz der Meinungen über die Rechte und Pflichten des

Staates und des Individuums der Entwickelung einheitlicher Rechtsnormen hemmend entgegen.

Das moderne Völkerrecht hat sich unter den christlichen Nationen Europas und den nach europäischem Muster organisierten Staaten Amerikas, in welchen der europäische Völkerstamm der herrschende ist, zu seiner heutigen Gestaltung entwickelt. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich aber sein Rechtsgebiet wesentlich erweitert. Zunächst wurde gemäſs Artikel 7 des Pariser Friedensvertrages vom 30. März 1856 die Türkei mit in die internationale Rechtsgemeinschaft aufgenommen. In der Folge haben auch die gröſseren asiatischen Staaten den Weg zu dieser Rechtsgemeinschaft beschritten, indem sie, unter Aufgabe des Prinzips der Abschlieſsung ihrer Grenzen gegen den Verkehr, einen wesentlichen Teil des bis dahin nur von den vorerwähnten Staaten unter einander als verbindlich anerkannten Völkerrechts adoptierten. Erreicht ist aber das Ziel bisher nur von Japan.

§ 2.

Quellen des internationalen Rechts im allgemeinen.

I. Ursprung.

Der Ursprung des internationalen Rechts ist in denjenigen Anschauungen und Gebräuchen zu suchen, welche sich mit der Entwickelung des Wechselverkehrs der Völker allmählich Eingang verschafften, zunächst gewiſs durch die Anerkennung ihrer Notwendigkeit zum Schutze dieses Verkehrs; denn ein internationaler Verkehr ist ohne bestimmt zum Bewuſstsein gelangte Anschauungen über das, was dabei Rechtens ist, ebensowenig denkbar, wie das gesicherte Zusammenleben der einzelnen Angehörigen eines und desselben Staates ohne eine allgemein verbindliche Ordnung. Dem entsprechend ist eine internationale Rechtsordnung ebensowenig entbehrlich wie eine nationale. Zu der Erkenntnis dieser Unentbehrlichkeit trat in den Perioden der höheren Kulturentwickelung, ganz besonders aber, als der Geist des Christentums die Grundsätze des starren Egoismus im nationalen sowohl wie im Völkerverkehr erschüttert hatte, das Bewuſstsein einer sittlichen Notwendigkeit.

Die Klarstellung, Fortentwickelung und äuſsere Festlegung der Grundsätze, welche den Inbegriff dieser Ordnung bilden, erfolgt teils durch lange Beobachtung derselben, wodurch sie sich zum Gewohnheitsrecht ausbilden, teils durch förmliche Einigungsakte zwischen verschiedenen Staaten, teils endlich, und nicht in geringem Maſse, durch die Wissenschaft.

In dem einzelnen Staate entwickelt sich das Recht in ähnlicher Weise aus Gewohnheit, Gesetzen und mit Hülfe der Doktrin; es wird mit Bezug auf die einzelnen Rechtsfälle interpretiert und angewendet durch die richterliche und durch die administrative Gewalt. Für die verschiedenen unabhängigen Staaten gibt es weder eine gemeinsame gesetzgebende Gewalt, noch eine über ihnen stehende richterliche

Autorität oder Exekutive. Die Anwendung der Grundsätze des internationalen Rechts in der Praxis des Völkerverkehrs ist daher nur gesichert durch den vernünftigen Willen der einzelnen Staaten, und wenn sie versagt wird, gibt es keine andere Abhilfe als die Anwendung von Gewalt seitens derjenigen Staaten, welche sich durch die Versagung in ihren Interessen verletzt finden und — die Macht haben oder zu haben glauben, die Anerkennung auf dem Wege des Zwanges durchzusetzen.

II. Rechts- und Erkenntnisquellen des heutigen Rechts.

Es treten hervor:

1. Das internationale Gewohnheitsrecht. Die gleichmäfsige Übung bei den an der internationalen Rechtsgemeinschaft beteiligten Staaten ist die älteste und wichtigste Quelle auf diesem Rechtsgebiete.[1])

2. Das konventionelle Recht, d. i. der durch Verträge geeinigte internationale Rechtswille. Je gröfser die Zahl und die Macht der bei derartigen Konventionen beteiligten Staaten ist, umsomehr verliert deren Inhalt den Charakter des partikulären internationalen Rechts und wird ein Nötigungsgrund für die übrigen Staaten, sich den festgestellten Grundsätzen ausdrücklich oder stillschweigend zu unterwerfen. Die zwischen zwei Staaten abgeschlossenen Verträge, welche förmlich nur für die beiden kontrahierenden Teile verbindlich sind und mithin kein allgemeines Völkerrecht schaffen, bilden auch häufig eine wertvolle Erkenntnisquelle für dieses, insofern sie, von feststehenden völkerrechtlichen Anschauungen ausgehend, solche zum Ausdruck bringen, zweifelhafte Punkte interpretieren oder Modifikationen begründen. Ihre Bedeutung wächst, wenn sie in gröfserer Zahl nach demselben Muster zwischen verschiedenen Staaten abgeschlossen werden.

3. Gesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w. der einzelnen Staaten mit völkerrechtlichem Inhalt.

4. Urteile internationaler Schiedsgerichte, deren Autorität, wenn auch nur für den zur Entscheidung stehenden Fall, durch eine vorangegangene Konvention begründet ist. Ebenso wie diesen kann aber auch den Urteilssprüchen nationaler Gerichtshöfe über völkerrechtliche Fragen der Charakter einer Erkenntnisquelle für das internationale Recht nicht abgesprochen werden; nur gehen diejenigen zu weit, welche vermeinen, dafs durch die konstante gleichmäfsige Rechtsprechung des obersten Gerichtshofes eines Landes völkerrechtliche Prinzipien geschaffen oder völkerrechtliche Kontroversen in allgemein verbindlicher Weise erledigt werden könnten.

5. Einen ähnlichen Charakter tragen die Gutachten von unparteiischen Autoritäten über einzelne Fragen und Fälle, wie denn überhaupt die Kasuistik ein sehr wesentliches Hilfsmittel gerade dieses Teiles der Rechtswissenschaft ist.

6. Internationale Verhandlungen über Gegenstände des Völker-

[1]) Über die Bedeutung der gleichmäfsigen Übung für das Seerecht s. E. Nys, Un chapitre de l'histoire de la mer (Rev. de dr. i. 1900, S. 49 f.) S. 55 f.

rechts bieten vielfach wertvolles Material für die Beurteilung der in ihnen erörterten Rechtsverhältnisse; eine autoritative Bedeutung wohnt ihnen jedoch nicht inne.

7. Die Wissenschaft als solche, deren eigentliche Ära auf diesem Gebiete, wenn man von der Behandlung einzelner völkerrechtlicher Materien absieht, erst mit dem Anfang des 17. Jahrhunderts beginnt. Ihre Autorität tritt namentlich da in den Vordergrund, wo eine Anzahl hervorragender Publizisten der verschiedenen Nationen über die Rechtssätze einig sind, und wo diese Übereinstimmung entweder in den Schriften der einzelnen oder in gemeinschaftlich abgegebenen Resolutionen konstatiert wird. Aber auch anderweit läfst sich der hohe Wert unparteiischer Schriften, in welchen die Regeln des internationalen Rechts niedergelegt, begründet und erläutert sind, als der gewichtigsten Zeugnisse für die Anschauungen und Gebräuche der Nationen in ihren rechtlichen Wechselbeziehungen nicht unterschätzen.

Die neuere Doktrin, zum Teil in Verbindung mit der Praxis, sucht namentlich nach zwei Richtungen hin fördernd zu wirken, einmal durch präzise Feststellung und sodann durch Vorschläge zur Reform des Völkerrechts, in ersterer Hinsicht namentlich durch Kodifikations-Arbeiten. Besonders sind es zwei Verbände, welche eine rege Tätigkeit auf diesem Felde entwickeln, die „Association for the reform and codification of the law of nations“ und das „Institut de droit international“.

Da das internationale öffentliche Seerecht ein Teil des Völkerrechts ist, so sind die Quellen des letzteren gleichzeitig nach Mafsgabe ihres Inhalts Quellen des ersteren.

§ 3.

Die Quellen des internationalen Seerechts im besonderen.

I. Die mittelalterlichen Rechtsbücher.

Der Ausgangspunkt des heutigen Seerechts ist in denjenigen Grundsätzen zu suchen, welche sich seit der Blütezeit des europäischen Seehandels im Mittelalter entwickelt und teils unter allen, teils bei einer gröfseren Zahl der Seeschiffahrt treibenden Nationen, Anerkennung gefunden haben. Von den seerechtlichen Normen der früheren Epochen haben die Rhodischen Seegesetze für das internationale Recht keine Bedeutung; die in den Gesetzbüchern Justinians niedergelegten Grundsätze seerechtlichen Inhalts dagegen kommen zum Teil in Betracht.

Die seit dem zwölften Jahrhundert bearbeiteten mittelalterlichen Rechtsbücher sind keine Gesetzbücher, sondern Privatkompendien des geltenden Seerechts ihrer Zeit, die aber sehr bald nach ihrem Erscheinen eine grofse und verbreitete Autorität gewannen, in der Folge in weiten Bereichen des Seeschiffahrtsverkehrs als feststehendes Gewohnheitsrecht galten und zum Teil noch heute als solches in Betracht kommen, ganz besonders auf dem Gebiete des Seehandelsrechts. Ihr Inhalt erstreckt sich indessen auf die gesamte Materie des Seerechts, und auch das heutige öffentliche Seerecht enthält noch hie und da Reproduktionen ihrer Festsetzungen mit den der Jetztzeit ent-

sprechenden Mafsgaben. Für die Lehre des internationalen öffentlichen Seerechts findet man hier allerdings nur geringes Material, was nicht befremden darf, da die Bedeutung einer internationalen Rechtsordnung damals noch nicht zum klaren Bewufstsein gekommen war.

Die Übereinstimmung mannigfacher Grundsätze in den verschiedenen Rechtsbüchern findet ihre Erklärung in dem universellen Charakter des Seeschiffahrtsverkehrs. Vorzüglich sind es drei Gebiete der Seeschiffahrt, in denen diese Normen entstanden sind.

A. Das Mittelmeer.

Das Mittelmeer war seit den ältesten Zeiten bis zur Entdeckung von Amerika das Zentrum des gesamten Seeverkehrs. Die von den Mittelmeerstaaten angenommenen Seerechtsnormen sind zusammengestellt im Consolato del mare; die Zeit seiner Entstehung ist zweifelhaft, vermutlich das 13. oder 14. Jahrhundert; die Sprache ist die katalonische; die ursprüngliche Bezeichnung war „Gesetze von Barcelona". Der Name „Konsolat" findet sich erst seit dem 15. Jahrhundert und wird darauf zurückgeführt, dafs die Konsuln zuerst die Zusammenstellung als mafsgebendes Gewohnheitsrecht anerkannten. Über die Entstehungsgeschichte fehlt es an feststehenden Daten; als Ort der Emanierung pflegt Barcelona angenommen zu werden, von einzelnen auch Marseille; die älteste der noch erhaltenen Druckausgaben datiert aus dem Jahre 1494 (Barcelona). Das umfassende Werk hat für das neuere Seerecht keine geringere Bedeutung als diejenige, welche den Rechtsbüchern Justinians für das Civilrecht innewohnt, und auch in solchen Staaten, die ein kodifiziertes Seerecht besitzen, wird die Autorität seiner Sätze vielfach für die Erkenntnis des Rechts benutzt.

B. Das Atlantische Meer.

Die Rechtsregeln sind enthalten in den Rolles d'Oléron, einer wahrscheinlich im 12. Jahrhundert in altfranzösichem Dialekt herausgegebenen Zusammenstellung, über deren Entstehung im übrigen auch Dunkel herrscht; sie enthält nicht das Seerecht der Insel Oléron, sondern dasjenige der westfranzösichen Häfen, und bildet die Grundlage des heutigen französischen und englischen Seerechts; aber auch ihr Gewicht als Erkenntnisquelle des Seerechts überhaupt geht weit über die Grenzen des Gebietes, in welchem es als eigentliches Gewohnheitsrecht anerkannt wurde, hinaus.

C. Die Nord- und Ostsee.

Hier ist das wichtigste Rechtsbuch das sog. Seerecht von Wisby. Sein erster Hauptteil, auch Seerecht von Damme, Vonnesse von Damme, Flandrisches Seerecht genannt, ist nur eine vlämische Übersetzung der 24 ältesten Artikel der Rolles d'Oléron. Die sog. Ordinancie, wahrscheinlich 1407 zu Amsterdam für die Zwecke der Hansa festgestellt, bildet den zweiten Hauptteil. Beide Teile zusammen fanden unter dem Namen „Waterrecht" eine weitgehende Verbreitung, auch über den Hansebund hinaus. Das Waterrecht bildete sich in

mehrfachen erweiterten Redaktionen fort. Die erste Druckausgabe erschien 1505 in Kopenhagen unter der Bezeichnung „Gothländisches Wasserrecht“; man nimmt an, dafs die dort benutzte Handschrift vom Seegericht zu Wisby auf Gothland offiziell gebraucht wurde.

Die Verhandlungen und Rezesse der Hansetage bilden eine bedeutsame Quelle auch für das Gebiet des internationalen Seerechts.

II. Spätere Rechtsquellen.

In den kodifizierten Seerechten, deren sich schon seit dem Ende des Mittelalters namentlich in Deutschland eine grofse Zahl findet, spielen die Verhältnisse des internationalen Seeverkehrs eine nennenswerte Rolle noch weniger wie in den vorgedachten Rechtsbüchern. Eine Ausnahme macht die französiche Marine-Ordonnanz von 1681, welche, zum Teil beruhend auf dem in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts verfafsten Guidon de la mer, eine äufserst wertvolle und erschöpfende Behandlung des gesamten Seerechts gibt und für zahlreiche Seegesetze vorbildlich geworden ist.

Die wichtigsten Sammlungen der älteren Seerechtsquellen sind die von J. M. PARDESSUS (Collection de lois maritimes antérieures au dixhuitième siècle, 6 Bde., Paris 1828—45) und Sir TRAVERS TWISS (Monumenta juridica. The black book of the admiralty, with an appendix, 4 Bde., London 1871—76), beide mit Einleitung versehen. Einen weiteren Wegweiser geben namentlich die Arbeiten von R. WAGNER[1]) und von L. GOLDSCHMIDT[2]).

III. Das konventionelle Recht.

Hierher gehören zunächst Handels- und Schiffahrtsverträge und Konsularkonventionen. In den neueren Handels- und Schiffahrtsverträgen pflegt namentlich über folgende Punkte Vereinbarung getroffen zu werden: Wechselseitige Zulassung der Handels- bezw. auch der Kriegsschiffe in allen oder in einzelnen Häfen der Vertragsteile; Asylrecht in besonderen Fällen, namentlich bei Seenot; Behandlung der Schiffe nach dem Meistbegünstigungsverhältnis; die Befugnis zum Betriebe der Küstenfrachtfahrt; die Anerkennung der Nationalität der Schiffe nach Mafsgabe der Gesetze des Flaggenstaates, sowie Anerkennung der Schiffsmefsbriefe; Ein- und Ausklarieren; Abgaben, namentlich Tonnen-, Lotsen-, Hafen- etc. Gebühren; Löschen und Laden; die Jurisdiktions- und polizeilichen Verhältnisse hinsichtlich der Schiffsbesatzungen; Hilfsleistung bei Schiffbruch und Strandungen; Embargo und Angarien; Verhalten der Kriegsschiffe; Auslieferung von Schiffsdeserteuren; Zeremoniell; die für den Fall eines Krieges zwischen den Vertragsteilen oder zwischen einem von ihnen und mit einer dritten Macht zu beobachtenden Normen, namentlich über Prisenrecht, Blockade, Kriegskontrebande und Visitation.[3])

---

[1]) Handbuch des Seerechts, I., Leipzig 1884.
[2]) Besonders dessen Universalgeschichte des Handelsrechts, 1. Lieferung, Stuttgart 1891.
[3]) Die Handels- und Schiffahrtsverträge Deutschlands mit dem Auslande

Von besonderer Wichtigkeit sind die zwischen einer gröfseren Zahl von Seemächten zu verschiedenen Perioden getroffenen Vereinbarungen und Kollektiverklärungen über maritime Verhältnisse. Hierher gehören namentlich:

1. Die auf Anregung Rufslands in den Jahren 1780 und 1800 zwischen den nordischen Mächten vereinbarten und in der Folge von zahlreichen anderen Staaten angenommenen Erklärungen über die Rechte der Neutralen im Seekriege, bekannt unter der Bezeichnung der Deklarationen der bewaffneten Neutralität.[1])

2. Die Londoner Konvention zwischen Preufsen, Österreich, Rufsland, Frankreich, Grofsbritannien und der Türkei, betreffend die Schliefsung der Dardanellen und des Bosporus für Kriegsschiffe aller Nationen, vom 13. Juli 1841 (convention des détroits), aufrecht erhalten beziehungsweise modifiziert durch Artikel 10 des Pariser Friedensvertrages vom 30. März 1856 und den Londoner Vertrag vom 13. März 1871.

3. Der Londoner Vertrag zwischen den damaligen fünf europäischen Grofsmächten (von Frankreich indes nicht ratifiziert) wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern vom 20. Dezember 1841; an Stelle Preufsens ist das Deutsche Reich eingetreten mittels Übereinkommens vom 29. März 1879 (R.-G.-Bl. 1880 S. 100 f.).

4. Die Pariser Deklaration, betreffend das Seekriegsrecht, vom 16. April 1856, festgestellt bei Gelegenheit des Pariser Friedenskongresses unter den Vertragsmächten (Preufsen, Osterreich, Frankreich, Grofsbritannien, Rufsland, Sardinien und der Pforte) und in der Folge angenommen von sämtlichen gröfseren Seemächten mit Ausnahme von Spanien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Mexiko. Die Deklaration wiederholt zum Teil die bereits im Jahre 1780 zwischen den nordischen Mächten festgesetzten Grundsätze. [Anlage].

5. Der internationale Vertrag zum Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884, nebst Zusatzartikel

---

sind amtlich zusammengestellt. Die erste Sammlung umfafst die Periode von 1851 bis 1872, die zweite diejenige von 1872 bis 1897; hierzu kommt eine im Jahre 1898 herausgegebene Sammlung der Handels- und Schiffahrtsverträge einzelner deutscher Staaten mit Dänemark, Schweden-Norwegen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Seitdem ist der Handelsvertrag mit Grofsbritannien vom 30. Mai 1865 mit dem 30. Juli 1898 aufser Kraft getreten (R.-G.-Bl. 1898 S. 1019); s. auch Bek., betr. die Handelsbeziehungen zum britischen Reiche vom 11. Juni 1898 (das. S. 209), vom 7. Juli 1899 (das. S. 364), vom 23. Juli 1900 (das. S. 777). Ferner ist der mit dem 31. Juli 1897 aufser Kraft getretene Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Uruguay wieder in Kraft gesetzt durch die Übereinkunft vom 5. Juni 1899, ratifiziert am 23. Januar 1900 (R.-G.-Bl. 1900 S. 5 f.). — Vgl. aufserdem das G., betr. die Freundschaftsverträge mit Tonga und Samoa und den Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Zanzibar, vom 15. Februar 1900 und die V. zur Ausführung dieses Gesetzes vom 17. Februar 1900 (R.-G.-Bl. S. 37 und 39). — Zu dem Handels- und Schiffahrtsvertrag und dem Konsularvertrag mit Japan s. auch die Bek. vom 7. Juli 1899 (R.-G.-Bl. S. 364).

[1]) Über die erstere s. de Cussy, II. S. 34 f. und Bergbohm, Die bewaffnete Neutralität 1780—1783, über die zweite de Cussy, II. S. 191 f. Der Inhalt wird bei den einzelnen Materien behandelt werden.

und der Deklaration vom 1. Dezember 1886 bezw. für Deutschland vom 23. März 1887 (R.-G.-Bl. 1888 S. 151 f.); s. auch Bekanntmachung ohne Datum (R.-G.-Bl. 1888 S. 166 f.), vom 26. November 1888 (R.-G.-Bl. S. 292) und vom 6. September 1889 (R.-G.-Bl. S. 194). In der Folge hat auch die Niederländische Regierung für ihre Kolonien deren Beitritt gemäfs einem im Unterzeichnungsprotokoll gemachten Vorbehalt erklären lassen.

6. Der internationale Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee aufserhalb der Küstengewässer, vom 6. Mai 1882, nebst Erklärung vom 1. Februar 1889 (R.-G.-Bl. 1884 S. 25 f. und 1890 S. 5).

7. Der internationale Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See vom 16. November 1887 bezw. das Protokoll vom 14. Februar 1893 (R.-G.-Bl. 1894 S. 427 f.).

8. Die Konvention zur Sicherung des freien Verkehrs im Suezkanal, abgeschlossen am 29. Oktober 1888 zu Konstantinopel.

9. Die Generalakte der Brüsseler Antisklavereikonferenz nebst Deklaration, vom 2. Juli 1890 (R.-G.-Bl. 1892 S. 605).

10. Das auf der Haager Friedenskonferenz getroffene Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg, vom 29. Juli 1899 (R.-G.-Bl. 1901 S. 455 f.). S. auch die Bekanntmachung vom 10. September 1901 (R.-G.-Bl. S. 482 f.). [Anlage].

IV. Gesetze der einzelnen Staaten.

Die Marine-Ordonnanz Ludwig XIV. von 1681 hat bereits Erwähnung gefunden. Ferner sind hier hervorzuheben Kaperei-, Blockade- und Prisenreglements, die Konsulargesetzgebung, Neutralitätserklärungen, aus der britischen und amerikanischen Gesetzgebung insbesondere die Foreign Enlistment Acts, und neuerdings die aus Anlafs des Krieges zwischen Spanien und Nordamerika am 20. Juni 1898 erlassenen Instructions for blockading vessels and cruizers, sowie die von Kapitän Stockton für den Gebrauch der Marine nach Anleitung des Staatssekretärs der Marine bearbeitete, von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten genehmigte Anweisung „The laws and usages of war at sea, a naval war code“, amtlich verkündet am 27. Juni 1900.[1])

Allen derartigen partikulären Rechtsquellen mufs ein hervorragender Wert für die Erkenntnis der Lehre namentlich insoweit beigemessen werden, als in ihnen gleichmäfsige Grundsätze zum Ausdruck gelangt sind;[2]) hierdurch gewinnen sie eine autoritative Bedeutung auch für die Wechselbeziehungen des internationalen maritimen Verkehrs. Namentlich tritt dies hervor bei den Verordnungen zur Verhütung des

[1]) Eine mit Bemerkungen von Darras versehene französische Übersetzung dieses Kodex enthält das Journ. de dr. i. pr. 1902, S. 43 f.; das. S. 64 f. auch eine kurze Besprechung von T. E. Holland.

[2]) „*When the institutes of great maritime countries agree upon a question of International Maritime Law, they constitute a tribunal from which there can rarely, if ever, be any appeal.*“ Phillimore, I. § 56.

Zusammenstofsens von Schiffen auf See, als deren ursprüngliches Muster allen Staaten die englischen Vorschriften von 1862 gedient hatten. Ohne einen förmlichen internationalen Einigungsakt sind jene Verordnungen übereinstimmenden Inhalts.[1])

V. Die Rechtsprechung.

Die Rechtsprechung auf dem Gebiete des internationalen Seerechts, insbesondere in Prisensachen, deren Autorität indes, namentlich von englischen und amerikanischen Praktikern und Publizisten, oft überschätzt wird.[2]) Prisengerichte sind keine internationalen Gerichtshöfe; es soll ihnen zwar das Völkerrecht als Richtschnur dienen; in erster Linie haben sie aber, soweit nicht durch Staatsvertrag vereinbarte Grundsätze anderweit bindende Direktiven geben, die in den Gesetzen ihrer Nation niedergelegten Normen in Anwendung zu bringen, und es ist keine Garantie dafür gegeben, dafs diese immer dem Wesen der internationalen Beziehungen entsprechen. Aber auch die Elastizität der meisten Prinzipien des Seekriegsrechts steht einer unbefangenen Anwendung desselben durch nationale Gerichte hindernd entgegen, und nicht ohne Grund bemerkt BULMERINCQ[3]): „*Nous possédons de nombreuses décisions des tribunaux de prises; mais jusqu'à présent celles-ci ont rarement servi à faire un droit généralement en vigueur, parce qu'elles se basent trop sur un point de vue national, et sont inspirées par des intérêts nationaux . . . la conformité des décisions anglaises et américaines a peu d'importance internationale, puisque les tribunaux américains de l'aveu même des Anglais et des Américains appliquent souvent, sinon presque toujours, le droit anglais.*“ Ebenso hebt HEFFTER[4]) hervor, wie nicht etwa dasjenige, was der Gerichtshof eines Landes, wenn auch von noch so hoher Autorität, angenommen hat, einen völkerrechtlichen Grundsatz ohne anderes beglaubigen könne.[5]) Immerhin und trotz ihrer Einseitigkeit bieten die geistvollen Urteilssprüche eines Sir WILLIAM SCOTT (Lord STOWELL) und des amerikanischen Prisenrichters STORY in vielen Beziehungen wertvolles Material für die Erkenntnis des internationalen Seerechts.

VI. Die Wissenschaft.

In weit höherem Grade gilt dies aber von der in den Schriften unparteiischer Publizisten niedergelegten Doktrin, wie dieselbe teils

---

[1]) S. auch TRIEPEL, S. 278 Anm. 2.

[2]) U. a. von Sir William HARCOURT (Historicus), welcher in seinen in den Sitzungen der Royal United Service Institution vom 9. und 30. Juni 1865 gehaltenen Vorträgen über Rechte und Pflichten der Neutralen in Kriegszeiten (franz. Übers. in der Revue maritime et coloniale Bd. 19, S. 499 f. und Bd. 20, S. 425 f.) auseinandersetzt, wie solche Entscheidungen als die bedeutsamste Quelle des internationalen Seerechts zu erachten seien, und es eigentümlich findet, dafs fast kein einziger Publizist des Kontinents der Autorität derselben (in specie der Entscheidungen britischer und amerikanischer Prisengerichte) hinreichend Beachtung schenke. Er erklärt sich das aus dem Umstande, dafs die englische Sprache den meisten dieser Publizisten nicht geläufig sei (!).

[3]) Commission des prises maritimes, S. 214 f. — [4]) § 8. — [5]) S. auch CALVO, Droit intern., I. § 32 und CAUCHY, II. S. 147 f.

in den Werken über Völkerrecht überhaupt, teils in denjenigen über das internationale Seerecht im besonderen, teils in Abhandlungen über einzelne Teile des letzteren enthalten ist. Diesen wissenschaftlichen Arbeiten kann freilich für das positive Völkerrecht eine Bedeutung nur soweit beigemessen werden, als sie nicht den Boden der realen Verhältnisse verlassen. Hierneben sind besonders beachtenswert die Kodifikationsarbeiten und Vorschläge des Institut de droit international, folgende Gegenstände betreffend: [1])

1. Internationaler Schutz des Suezkanals (1877, 1878, 1879).
2. Unterseeische Kabel (1878, 1879, 1902).
3. Internationale Pflichten der neutralen Staaten. Regeln von Washington (1871).
4. Behandlung des Privateigentums auf See (1874, 1875, 1877).
5. Internationales Prisenreglement (1877 bis 1887).
6. Rechtsverhältnisse des Territorialmeeres (1892, 1894).
7. Regeln, betreffend das Flaggenrecht der Handelsschiffe (1892, 1895, 1896).
8. Unterdrückung des Sklaventransports auf See (1891, 1894).
9. Kriegskontrebande (1894, 1895, 1896, 1897).
10. Rechtsverhältnisse der Schiffe und ihrer Besatzungen in fremden Häfen (1897, 1898).
11. Bombardement offener Städte durch Seestreitkräfte (1896).
12. Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg (1900).

[1]) Das reichhaltige Material ist mitgeteilt im Annuaire de l'Institut de droit international (seit 1877); s. auch Tableau général de l'organisation, des travaux pp. de l'Institut de droit international, 1873/1892. Paris 1893.

Erster Teil.

Allgemeine Lehren.

I. Abschnitt.

Souveränetät über das Meer.

§ 4.

Freiheit des Meeres.

I. Rückblick.

Das Römische Recht führt das Meer unter denjenigen Objekten auf, welche dem natürlichen Recht gemäfs allen gemeinsam zugehören.[1]) Der Gedanke an ein Hoheits- beziehungsweise Eigentumsrecht am Meere fand erst zu einer Zeit Eingang, da für den Römischen Kaiser, als den Herrn der Welt, die Herrschaft über das ganze Weltmeer in Anspruch genommen wurde. Das moderne Völkerrecht erkennt die Freiheit des Meeres im Prinzip uneingeschränkt an. Demungeachtet treten auch noch in neuerer Zeit, wennschon sehr vereinzelt, Ansprüche zu Tage, welche mit diesem Prinzip nicht im Einklang stehen. Um deren Unwert ermessen zu können, erscheint ein gedrängter Rückblick auf diejenigen Perioden angezeigt, in welchen Souveränetätsrechte über Meeresgebiete im weitesten Umfange geltend gemacht wurden.

Zunächst die aus Anlafs der grofsen Entdeckungen zur See erfolgte Intervention der römischen Kurie. Mittels zweier im Jahre 1493 erlassener Bullen übertrug Papst Alexander VI. die Herrschaft

---

[1]) Namentlich l. 2 § 1 D. de div. rer. et qual. I, 8: Et quidem naturali jure omnium communia sunt illa: aër, aqua profluens et mare, et per hoc litora maris; entsprechend § 1 J. de rer. div. II, 1; ferner l. 13 § 7 D. de injuriis XXXXVII, 10: et quidem mare commune omnium est et litora, sicuti aer. — S. die Betrachtungen bei A. Pernice: die sog. res communes omnium (in der Festgabe für Heinrich Dernburg, Berlin 1900) S. 132, 139, 143 f. — Nur einzelne Teile des Meeres konnten durch faktische Ausscheidung, für die Dauer des Bestehens derselben, Gegenstand des Privatrechts werden. S. im übrigen A. Pierantoni, Trattato di diritto internationale, Roma 1881, I. §§ 203, 298; Cauchy, I. S. 175 f.

über alle von Columbus entdeckten Länder und Inseln, sowie über alle neu entdeckten und in Zukunft zu entdeckenden Länder und Inseln westlich von einem durch die Kap Verdischen Inseln laufenden Meridian den vereinigten Kronen von Kastilien und Arragonien (Spanien), und die Herrschaft über diejenigen östlich von dieser Linie der Krone Lusitanien (Portugal). Auf diese Übertragung gründeten beide Teile lange Zeit hindurch ihre Exklusivansprüche auf Neuentdeckung und Erwerbung von Ländern und Meeren; insbesondere leitete Portugal aber auch daraus für sich das Monopol auf den afrikanischen und den ostasiatischen Seehandel her. [1])

Die Prätentionen der Iberischen Staaten hielten indessen andere Nationen keineswegs ab, gleichfalls Ansprüche auf die Herrschaft über Meeresgebiete zu erheben, welche auch nicht selten, häufiger freilich gezwungen als freiwillig, internationale Anerkennung fanden, sowie auch neu entdeckte Länder und Meere als ihr Eigentum in Anspruch zu nehmen; namentlich traten hervor die Mittelmeerstaaten, Holland, die Skandinavischen Mächte, England und Rufsland. Die Folgen waren naturgemäfs fortgesetzte Reibungen, Fehden und Kriege; nur in einem Punkte herrschte stets Übereinstimmung, nämlich in der gänzlichen Nichtachtung der neuentdeckten Völkerstämme. Hervorzuheben sind:

a) Die Mittelmeerstaaten.

Die Türkei nahm die Herrschaft über alle an ihre Ländergebiete grenzenden Meere, insbesondere auch über das Schwarze Meer, in Anspruch (s. auch § 5, II); Genua diejenige über das Ligurische, Venedig, auf Grund einer päpstlichen Verleihung, die über das Adriatische Meer, gegen die Verpflichtung der Republiken zum Schutze des Seehandels gegen Sarazenen und Piraten.

b) Die Skandinavischen Mächte.

Schon im Jahre 1432 hatte König Erich von Dänemark und Norwegen dem König von England erklärt, dafs in den norwegischen Meeren von Alters her niemand die Fischerei oder den Handel betreiben dürfe, aufser mit Königlicher Spezialerlaubnis. In der Folge wurde jedoch das Recht zu diesem Betriebe für englische Untertanen durch mehrere Staatsverträge, welche abwechselnd teils gehalten, teils

[1]) Wenn die päpstlichen Bullen den Rechtstitel für Neuerwerbungen abgaben, so bereitete die Erwerbsart am wenigsten Verlegenheiten. So durchwanderte Bilbao im Jahre 1615 die Landenge von Panama, entdeckte die Südsee und nahm von derselben für die spanische Krone Besitz in der Weise, dafs er, eine Fahne mit dem Bilde der heiligen Jungfrau und ein Schwert in den Händen tragend, bis zu den Knien in die Flut stieg und die Besitzergreifung proklamierte. — In einer Abhandlung „La ligne de démarcation d'Alexandre VI" (Rev. de dr. i. 1895, S. 474 bis 491) erörtert E. Nys die Bedeutung der päpstlichen Erlasse, und kommt zu dem Ergebnis: „*l'action du souverain pontife ne mérite ni l'excès d'honneur ni l'indignité qu'on a manifesté à son sujet . . . A une demande de concession, le pape ou plutôt la chancellerie pontificale a répondu par l'octroi d'un diplôme calqué sur des diplômes qui, auparavant, avaient été fréquemment accordés.*"

für unverbindlich erklärt wurden, anerkannt; es handelte sich namentlich um die hohen Erträge des Walfischfangs im Nördlichen Eismeer zwischen Norwegen, Island, Grönland und, wie es in den Erlassen der norwegischen Könige heifst, dem Nordpol. Zahlreiche Verträge beweisen, dafs auch noch im 17. Jahrhundert das imperium der vereinigten Kronen von Dänemark und Norwegen über die Meeresgebiete in der Umgebung von Island und Grönland anerkannt wurde.

c) Rufsland.

Noch im 19. Jahrhundert beanspruchte Rufsland die Herrschaft über das Kamtschatkische und das Behringsmeer in einer Ausdehnung bis zu 100 englischen Meilen von beiden Kontinenten, und demgemäfs untersagte ein Ukas Kaiser Alexanders I. vom 16./4. September 1821 allen fremden Fahrzeugen den Fischfang in diesem Bereich. In Folge von Protesten der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Englands mufste Rufsland diesen Standpunkt aufgeben.[1])

d) England.

Seit der Regierung König Edgars (959—975) pflegten Englands Herrscher die Souveränetät über alle Meere um England *„mare Anglicanum circumquaque“* in der weitesten Ausdehnung in Anspruch zu nehmen, und wenn auch gelegentlich Königin Elisabeth erklärte: die Benutzung des Meeres und der Luft sei allen gemeinsam, keine Nation und keine Privatperson könne ein Recht auf den Ozean haben, weil weder Natur noch Gewohnheit die Okkupation zuliefsen, so war das nur ein vereinzelter Lichtstrahl, dessen Quelle in den handelspolitischen Verhältnissen der damaligen Zeit lag.

Zur wissenschaftlichen Erörterung kam die Frage von der Souveränetät über das Meer im Anfange des 17. Jahrhunderts, und zwar zuerst in der im Jahre 1609 erschienenen Tendenzschrift des Holländers HUGO GROOT (GROTIUS): *„Mare liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia.“*[2]) Der Zweck der Arbeit war der Nachweis der Berechtigung der Holländer zum Handelsbetrieb nach Indien gegen die auf die päpstlichen Bullen von 1493 gestützten Bestrebungen der Portugiesen.[3]) GROTIUS' Ausführungen waren bahn-

[1]) Auch frühere ähnliche Prätentionen Rufslands erklärt F. v. MARTENS (Völkerrecht, I. S. 380) als weder durch internationale Usancen noch durch die Theorie begründet. — S. ferner über die spätere Regelung CASTEL, S. 180 f.

[2]) Verfafst war die Abhandlung bereits mehrere Jahre früher. Sie geht zurück auf die von GROTIUS 1604 begonnene, 1605 vollendete Arbeit „De jure praedae“, die jedoch erst 1864 bekannt geworden ist (ed. HAMAKER, Hagae Comitum 1868). Dem 12. Kapitel dieses Werkes ist das „Mare liberum“, welches übrigens in erster Ausgabe anonym erschien, fast wörtlich entnommen. Dem Charakter der Schrift entspricht es, wenn GROTIUS' Bibliograph H. C. ROGGE (Hugonis Grotii operum descriptio bibliographica, Hag. Com. 1883) sie unter dessen politischen, nicht unter den juristischen Schriften aufführt.

[3]) GROTIUS erklärt mit Bezug darauf: *„Donatio nullum habet momentum in rebus extra commercium positis. Quare cum mare aut jus in eo navigandi proprium*

brechend für das Prinzip von der Freiheit des Meeres; der berühmte Verfasser, der zuerst das internationale Recht in seinem ganzen Umfang durch sein klassisches Werk „De jure belli ac pacis" zu einer selbständigen Wissenschaft erhob, leugnet jede Souveränetät über das offene Meer oder Teile desselben.

Dafs die GROTIUSsche Schrift bei denjenigen Nationen, welche dem von ihm aufgestellten Prinzip widerstreitende Rechte beanspruchten, gewaltigen Widerspruch hervorrief, lag nicht in dem Mangel überzeugender Begründung, sondern in der zutreffenden Einsicht, dafs die praktische Durchführung der von dem Verfasser entwickelten Grundsätze die Beseitigung aller Exklusivrechte und mithin einen Umschwung im internationalen Seeverkehr präsumtiv zum Nachteil der Exklusivberechtigten beziehungsweise derjenigen, welche sich dafür hielten, zur Folge haben mufste. König Karl I. von England forderte angeblich von der holländischen Regierung die Bestrafung des GROTIUS und schrieb an seinen Gesandten im Haag folgendes: *„First we hold it a principle not to be denied, that the king of Great Britain is a monarch at land and sea to the full extent of his dominions, and that it concerneth him as much to maintain his sovereignty in all the british seas as within his three kingdoms; because without that these cannot be kept safe, nor he maintain his honour and due respect with other nations. But commanding the seas, he may cause his neighbours and all countries to stand upon their guard, whensoever he thinks fit. To such presumption Mare liberum gave the first warningpiece, which must be answered by a defence of Mare clausum, not so much by the discourses as by the louder language of a powerfull navy, to be better understood, when overstrained patience seeth no hope of preserving her right by other means."* Er veranlafste in der Folge die Veröffentlichung einer Gegenschrift „*Mare clausum*", welche 1635 zu London unter der Autorschaft von JOHANNES SELDEN erschien.[1]) SELDEN sucht in dem ersten Teil seines geistvoll gehaltenen Werkes den Nachweis zu führen, dafs nach Natur- und Völkerrecht das Meer nicht allen gemeinsam sei, sondern gerade so wie Landgebiet Objekt des Eigentums sein könne, und im zweiten Teil, dessen Tendenz der Beweis der Exklusivberechtigung der Engländer zum Betrieb des Heringsfanges in der Nordsee ist, nach dem Vorgang von ALBERICUS GENTILIS[2]): dafs das Meer um England „circumquaque" Pertinenz des Landes und der König von England Herr desselben im ausgedehntesten Umfange seiner Gebiete sei.[3]) Karl I. brachte aber auch die von ihm im An-

---

nulli hominum esse possit, sequitur neque dari a Pontifice neque a Lusitanis accipi potuisse. Praeterea cum supra relatum sit ex omnium sani judicii hominum sententia Papam non esse dominum totius orbis, ne maris quidem esse satis intelligitur" (cap. VI).

[1]) Näheres bei E. NYS, Études de droit international etc., 2e série, Bruxelles et Paris 1901, S. 267—269.

[2]) De advocatione hispanica (1613) lib. I. cap. VIII.

[3]) Ältere Literatur über das mare clausum bei NAU, §§ 70 f., speziell mit Bezug auf die Meere um England in den §§ 79—81. VALIN (II. S. 686) bemerkt mit Bezug auf die SELDENsche Schrift: *„A la vérité il n'est pas possible de défendre avec plus d'esprit et d'adresse une cause de cette nature; mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puisse facilement réfuter"*

spruch genommene und von SELDEN verteidigte Herrschaft über die Nordsee, speziell das Exklusivrecht auf die Heringsfischerei in derselben, den Holländern gegenüber zur praktischen Geltung, *„by the louder language of a powerfull navy“*. Schon im Jahre 1636 entsendete er eine Flotte von 60 Schiffen in die Nordsee, um jene aus den Fischereirevieren zu verdrängen, und erlangte die Genugtuung, daſs die Holländer sich die Erlaubnis erwirkten, gegen Zahlung eines jährlichen Tributes die Fischerei in der Nordsee fernerhin betreiben zu dürfen. Später wollte namentlich Cromwell das „Britannia, rule the waves“ zur Geltung und Anerkennung bringen. Kategorisch erklärte er: England dürfe nicht dulden, daſs ohne seine Genehmigung auf dem Ozean eine andere Flagge als die britische wehe.[1])

In betreff der Forderungen wegen zeremonieller Anerkennung der maritimen Souveränetätsrechte s. § 26.

---

[1]) Durch die von ihm unterm 9. Oktober 1651 erlassene Navigationsakte suchte Cromwell den Grund für die maritime Machtstellung seines Landes zu legen. Als ältester Vorläufer der Navigationsakte ist zu verzeichnen ein Parlamentsbeschluſs vom 12. November 1390, nach welchem englische Kaufleute nur englische Schiffe befrachten sollten, der jedoch schon im folgenden Jahre dahin modifiziert wurde, daſs englische Kaufleute an fremden Hafenplätzen, wenn nicht hinreichend englische Schiffe da waren, auch fremde zu befrachten ermächtigt wurden. Aus den Festsetzungen der Akte von 1651 ist hervorzuheben: Von auſsereuropäischen Plätzen dürfen Waren aller Art nach England und nach allen englischen Besitzungen nur auf Schiffen englischer Nationalität, deren Kapitän nebst drei Vierteln der Besatzung englische Untertanen sind, verladen werden — bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Ladung. Europäische Waren dürfen, unter demselben Präjudiz für den Fall des Zuwiderhandelns, nach England und nach allen englischen Besitzungen nur gebracht werden von englischen Schiffen oder von Schiffen des Landes, aus welchem die Waren herstammen oder zuerst verschifft werden können. Seefische und sonstige Produkte des Fischfangs dürfen nach England nur von Schiffen des Landes gebracht werden, dessen Untertanen sie gefangen bezw. zubereitet haben; dergleichen Gegenstände dürfen, wenn sie von englischen Fischern gefangen bezw. zubereitet sind, nur auf englischen Schiffen exportiert werden. Erhöhte Einfuhrzölle für die an Bord fremder Schiffe nach England eingeführten Waren. Erneuerung des bereits von der Königin Elisabeth erlassenen Verbotes des Küstenhandels für Fremde.

Die Akte richtete sich vorzüglich gegen den holländischen Zwischenhandel; Holland legte auch sogleich Protest ein; die Aufforderung zur Rücknahme der Akte blieb aber ohne Erfolg, und so brach zwischen beiden Staaten der Krieg aus, der im Jahre 1654 mit dem Sieg Englands schloſs. In dem folgenden Jahrzehnt brachte aber der erneute Kampf für die Holländer derartige Erfolge mit sich, daſs England in dem Frieden von Breda (1667) sich dazu verstehen muſste, die Akte zu Gunsten der Holländer einzuschränken. Auch den deutschen Hansestädten wurden in der Folge zeitweise Konzessionen gemacht. Weitere wesentliche Modifikationen erlitt die Akte erst, als nach dem Unabhängigkeitskampf der Vereinigten Staaten von Nordamerika deren Kongreſs eine analoge Akte gegen die ausländische Frachtfahrt erlassen hatte (1787). Aus Anlaſs der sodann in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auch von anderen Mächten geübten oder in Aussicht gestellten Retorsion wurde die Akte in ihren wesentlichen Bestimmungen allmählich durch eine Reihe von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit amerikanischen und europäischen Staaten, welche das System der gegenseitigen Gleichstellung fremder und einheimischer Schiffe zur Durchführung brachten, beseitigt. Die britische Gesetzgebung hielt mit diesem System Schritt, und durch die Navigationsakte vom 26. Juni 1849 (8 u. 9 Vict. c. 29) wurden fast alle gesetzlichen Beschränkungen, denen vordem

II. Gegenwärtige Rechtsanschauung.

Eine allgemeine Anerkennung in der Praxis sowohl wie in der Doktrin fanden die von GROTIUS aufgestellten Grundsätze erst nach mehr als zwei Jahrhunderten. Auch PHILLIMORE [1]) hat es ausgesprochen: „*the reason of the thing, the preponderance of authority, and the practice of nations, have decided, that the main ocean, inasmuch as it is the necessary highway of all nations, and is from its nature incapable of being continously possessed, cannot be the property of any one State*". Die allgemeine Anerkennung dieses Standpunktes ist als ein um so bedeutsamerer Fortschritt im internationalen Recht zu verzeichnen, als die Möglichkeit einer Herrschaft auch über gröfsere Meeresgebiete durch eine starke Seemacht sich nicht von der Hand weisen läfst, wenn auch eine Besitznahme im eigentlichen Sinne nicht wohl ausführbar ist. [2])

Die heutige Rechtsanschauung läfst sich dahin zusammenfassen: Ein Eigentums- oder ein Hoheitsrecht an dem Meere existiert weder, noch kann ein solches erworben werden. Die Benutzung des offenen Meeres zu politischen, gewerblichen und wissenschaftlichen Zwecken steht allen Nationen zu und kann keiner untersagt werden. Auch die ausschliefsliche Benutzung einzelner Meeresgebiete von einer Nation seit unvordenklicher Zeit, wobei man irriger Weise von einem unvordenklichen Besitzstande spricht, begründet ein Exklusivrecht ebensowenig, wie Nichtausübung des Rechts seit unvordenklicher Zeit dessen Verlust zur Folge haben kann. [3]) Streitig ist, ob ein Vertrag, in welchem ein Staat auf die Ausübung des ihm grundsätzlich zustehenden Rechts auf Benutzung des Meeres für sich beziehungsweise seine Untertanen verzichtet, [4]) als verbindlich anzusehen ist. Die meisten Publizisten erkennen die Verbindlichkeit solcher Vereinbarungen für die Kontrahenten selbst an. [5]) Einige dagegen erachten alle Verträge, in welchen auf eine Benutzung des Meeres verzichtet wird, für unverbindlich. [6]) Die für die letztere Meinung geltend gemachten Gründe

---

fremde Schiffe im Verkehr mit britischen Gesetzen unterworfen waren, aufgehoben und fremde Schiffe nur noch von der Küstenfrachtfahrt zwischen den Häfen der einzelnen britischen Besitzungen ausgeschlossen. — S. auch die kurze Abhandlung von G. STRACKERJAN, Die englische Schiffahrtsgesetzgebung nach der Navigationsakte vom 26. Juni 1849 (S. A. aus den „Neuen Blättern für Stadt und Land"), Oldenburg 1850.

[1]) I. § 172.

[2]) S. auch F. v. MARTENS, Völkerrecht, I. S. 373 und NEGROPONTES, S. 2.

[3]) VATTEL, I. §§ 95 und 285; HAUTEFEUILLE, Histoire, S. 24 und Droits et devoirs, I. S. 43 f; HEFFTER, § 74; GESSNER, Droit des Neutres S. 20.

[4]) Derartige Verträge wurden schon im Altertum geschlossen. PIERANTONI a. a. O. §§ 203, 298.

[5]) Namentlich GROTIUS, de jure belli ac pacis, I. 2. c. 3., § 15; VATTEL, I. § 284; G. F. v. MARTENS, Précis I. S. 149; KLÜBER, § 132; PHILLIMORE, I. §§ 172 bis 174; TESTA, S. 66; RIVIER, Principes, I. S. 236; FIELD, § 54.

[6]) VERGÉ, I. S. 152; ZORN, Besprechung der ersten Auflage dieses Werkes in der Kritischen Vierteljahresschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, neue Folge, Bd. 5 (1882), S. 484 und Staatsrecht des Deutschen Reiches, II. (2. Aufl. 1897) S. 823 Anm. 3, und besonders HAUTEFEUILLE, Histoire, S. 24, 25;

sind aber nicht überzeugend; es ist nicht erfindlich, weshalb derartige Verträge nur so lange in Kraft bestehen sollen, als es dem verpflichteten Kontrahenten beliebt. Die Vereinbarungen sind dem Mitkontrahenten gegenüber rechtsverbindlich, weil dies allein den Grundsätzen über die Verbindlichkeit völkerrechtlicher Verträge entspricht.[1]) Dagegen kann durch stillschweigenden Konsens aller übrigen Interessenten ein solches Exklusivrecht nicht begründet werden.[2])

§ 5.

Nationale Gewässer.

Das Prinzip von der Freiheit des Meeres ist nach verschiedenen Richtungen hin Einschränkungen unterworfen, teils im Interesse des internationalen Seeverkehrs überhaupt, teils in dem der einzelnen an diesem Verkehr beteiligten Nationen. In ersterer Hinsicht sind namentlich hervorzuheben: die Regeln über die Verpflichtungen der Seeschiffe bezüglich des Nachweises ihrer Nationalität, die Vorschriften über das Verhalten der Schiffe zur Verhütung von Kollisionen, über die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen, besonders zur Verfolgung der Piraterie, zur Beaufsichtigung und Kontrolle der Hochseefischerei in gewissen Gebieten. Die Normen, welche sich nach dieser Richtung hin als notwendig für den Rechtsschutz im Seeverkehr ergeben haben, stellen sich nicht als eine Beeinträchtigung der freien Benutzung des Meeres dar, sondern als Mittel, das Prinzip von der allseitigen freien und ungestörten Benutzung dieses grofsen Teiles der Erdoberfläche zu den verschiedensten Zwecken zur Geltung zu bringen.

Anders die Einschränkungen der zweiten Art, nämlich diejenigen besonderen Rechte, welche auch das moderne Völkerrecht allen Seestaaten beziehungsweise einzelnen derselben an gewissen Teilen des Weltmeeres und in einzelnen Meeren, die sich in äufserlich erkennbarer Weise vom Weltmeer abgrenzen, einräumt. Diese sollen der Gegenstand der folgenden Erörterungen sein.

I. Das Küstenmeer.

Für die Begründung des Vorbehaltes des Küsten- oder Territorialmeeres (territoire maritime, mer territoriale, territorial waters), d. i. des offenen Meeres vom Strande ab bis zu einer gewissen Entfernung, als nationalen Gebietes des Staates, dessen Küsten es bespült, verbunden mit der Fiktion, dafs diese Meeresteile eine Fortsetzung des Landgebietes seien, kommen hauptsächlich folgende Umstände in Betracht[3]):

---

letzterer hält das „empire de la mer“ und den „usage de la mer“ nicht streng auseinander.

[1]) S. darüber namentlich Heffter, §§ 94, 98 und 99. Weshalb die Frage, wie Stoerk (Das offene Meer, S. 492) meint, jeder praktischen Begründung entbehren soll, ist nicht erkennbar.

[2]) S. auch Hautefeuille, a. a. O. und Gessner, a. a. O. Anm. 4 im Gegensatz zu Vattel; ferner Rosse, Eléments S. 11 f.

[3]) Eingehende Erörterungen über die rechtliche Natur der staatlichen Hoheitsrechte in den Küstengewässern bei Stoerk, Seegebiet S. 453 f.; ferner

1. Die Möglichkeit und Notwendigkeit, zur Sicherung des Landgebietes vom Strande aus nach See zu den Besitz mit Ausschliefsung anderer, insbesondere einen Grenzschutz (Küstenschutz), auszuüben. Ein vollkommener Grenzschutz kann allerdings weder für die Land- noch für die Seegrenze ausgeübt werden. Der Umstand, dafs die Geltendmachung der Staatsgewalt an der Landgrenze eine intensivere sein kann und regelmäfsig sein wird wie nach der Seegrenze der Küstengewässer hin, kommt für die rechtliche Beurteilung nicht in Betracht.[1])

2. Das Bedürfnis, in diesem Seegebiet die unerläfsliche Verkehrskontrolle der ein- und auslaufenden oder zu Anker gehenden Schiffe im politischen, finanziellen, gewerblichen und polizeilichen Interesse zu üben.

3. Die Notwendigkeit des Vorbehaltes für die Existenz der grofsen Mehrzahl der Küstenbewohner.

HAUTEFEUILLE[2]) bemerkt in dieser Hinsicht zutreffend: „*Admettre la liberté des mers territoriales serait anéantir les bases actuelles du commerce international et priver la plupart des états navigateurs des avantages immenses qu'ils tirent de leur trafic. Aussi tous les traités, sans exception qui se sont occupés des interêts commerciaux, ont reconnu aux nations le droit de dicter des lois dans toutes les mers territoriales qui baignent leurs côtes, c'est à dire, ils ont sanctionné le domaine souverain de la nation sur ces parties de l'Océan. Cette exception au principe général de la liberté*

F. v. MARTENS, Völkerrecht I. S. 378 f., HARBURGER, S. 17 f., HEILBORN, S. 37 f., VISSER, S. 54 f. — G. DE LAPRADELLE in der Abhandlung „Le droit de l'État sur la mer territoriale" (Rev. g. de dr. i. publ. 1898 S. 264—284 und S. 309—347) sucht das Recht des Staates über das Küstenmeer aus dem Servitutenrecht herzuleiten; er geht hierbei von dem Satz aus: „*L'État riverain, qui n'est pas propriétaire, ni souverain de la mer territoriale, a seulement le droit d'imposer au souverain de la mer, la société des États, des restrictions basées sur les nécessités de sa protection personnelle.*" Der Versuch, diese Auffassung als allein berechtigt vom Standpunkte der Doktrin sowohl wie der Praxis darzulegen, bietet eine Reihe beachtenswerter Gesichtspunkte; er erscheint aber nicht angetan, die überwiegende Meinung für das Bestehen einer Souveränetät über das Küstenmeer in überzeugender Weise zu widerlegen. Überdies ist schon der Ausgangspunkt, dafs der Gesamtheit der Staaten eine Souveränetät über das Meer innewohne, nicht nur bedenklich, sondern mit dem auch von DE LAPRADELLE nicht in Frage gestellten Prinzip von der Freiheit des Meeres unvereinbar, und nicht mit Unrecht spricht DU VIGNAUX (Le droit de l'État sur la mer territoriale, Paris 1900, S. 12/13) von der neuen Theorie „*qui se heurte à des principes universellement admis*"; s. auch S. 26/27 das. Zutreffend bemerkt P. FAUCHILLE (Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, Paris 1901, S. 56 Anm.) zu der LAPRADELLEschen Anschauung: „*C'est toutefois d'une manière impropre que cet auteur emploie le mot servitudes pour désigner les droits qui appartiennent au riverain sur la portion de la mer longeant son territoire. La servitude, démembrement de la propriété, suppose en effet que l'objet sur lequel elle s'exerce est susceptible de propriété; or d'après l'auteur lui-même dont nous rappelons le système, la mer est, dans toutes ses parties, une res nullius qui échappe au droit de propriété.*" — Ferneres Material in der von der Association for the Reform and Codification of the Law of Nations publizierten Zusammenstellung Territorial Waters (Report, 1893).

[1]) Hierdurch erledigen sich die Einwendungen bei v. BAR, Theorie, II. S. 612; darauf weist auch HEILBORN, S. 44 f. hin.

[2]) Droits et devoirs, I. S. 53.

des mers ne porte aucune atteinte au principe lui-même; l'usage de l'Océan, pour la navigation et la pêche de la haute mer, reste libre et commun à tous. Tous peuvent aller, sans entraves, dans les régions les plus éloignées, commercer avec tous les peuples; tous peuvent poursuivre les poissons qui habitent loin des côtes, sans que nul puisse y mettre obstacle. L'Océan est donc libre; mais l'espace étroit qui baigne le littoral est réservé; il est frappé du domaine souverain d'une nation qui peut en exclure les autres; il n'est pas libre." [1])

Es handelt sich bei dem Vorbehalte des Küstenmeeres um ein Recht der Gebietshoheit des Staates, d. h. der Souveränetät, angewendet auf das Seeterritorium, und als Ausflufs desselben um die Berechtigung zu Anordnungen, Einrichtungen und sonstigen Einwirkungen mannigfacher Art, die für Staatsangehörige und Ausländer verbindlich sind, und zwar gerade so verbindlich wie im Landgebiet. „Die Uferstaaten haben nur die Befugnisse, Mafsregeln im Interesse des Küstenschutzes, der Schiffahrt und des Handels zu treffen, und nur in dieser Beziehung hat man völkerrechtlich angenommen, dafs die erforderliche Ausdehnung sich auf Kanonenschufsweite erstrecke", heifst es in einem Erkenntnis des preufsichen Obertribunals vom 28. November 1866.[2]) Korrelativ liegt aber dem Uferstaate die Verpflichtung ob, für die Sicherheit der Seefahrt in diesen Gewässern zu sorgen, und zwar nach zwei Richtungen hin, einmal zum Schutz gegen räuberische Beeinträchtigungen und ferner zu Vornahmen und Einrichtungen für eine sichere Navigierung, wie Vermessungen und Markierung des Fahrwassers durch die Auslegung von Seezeichen (Feuerschiffen, Tonnen, Baken).

Um die Begrenzung des Küstenmeeres zu bestimmen, mufs man die beiden Fragen zu Grunde legen: Wo beginnt, vom Lande aus gerechnet, das Küstenmeer, oder mit anderen Worten: wie weit erstreckt sich die Küste nach See zu? und: Wie weit erstreckt sich, von dieser Anfangsgrenze ab gerechnet, das Küstenmeer?

a) Die Landgrenze.

Die natürliche Grenze zwischen Meeresküste und Küstenmeer ist, auch abgesehen von den hier nicht zu berücksichtigenden Alluvionen und Diluvionen, niemals eine konstante; sie wechselt mit Flut und Ebbe, mit Wind und Strömungen. Will man die Grenze behufs Gewinnung eines festen Rechtsstandes fixieren, so genügt es daher nicht, zu sagen: „vom Strande ab". Während nun das Römische Recht die Grenze des höchsten Flutstandes als diejenige der Meeresküste bezeichnet,[3]) hat man neuerdings im Gegensatz dazu, namentlich in Fischereikonventionen,

---

[1]) S. auch Pradier-Fodéré, II. S. 149 f.; Imbart Latour, S. 8 f.

[2]) In Goltdammers Archiv für Preufsisches Strafrecht, Bd. 15 S. 77 f. — Schiatarella (S. 5) spricht irrigerweise von einem *„dominio continuo, pieno, assoluto del popolo della riva."*

[3]) § 3 J. de rer. div. II, 1: *„Est autem litus maris quatenus hibernus fluctus maximus excurrit;"* l. 96 pr. D. de V. S. I, 16: *„Litus est quousque maximus fluctus a mari pervenit;"* l. 112 ib.: *„Litus publicum est eatenus, qua maxime fluctus exaestuat."*

den niedrigsten Ebbestand als die Grenze zwischen Festland und Küstenmeer festgesetzt; auch die Doktrin, soweit sie sich überhaupt mit einer Erörterung dieses Punktes befafst hat, nimmt meistens denselben Standpunkt ein, während es nach einigen auf den Stand von Ebbe und Flut zur Zeit der jedesmaligen Tatsache ankommen soll, so dafs z. B. eine Kaptur, die an der Grenze des Küstenmeeres zur Ebbezeit stattgefunden hat, anders beurteilt werden müfste, als wenn sie zur Flutzeit erfolgt wäre.[1]) Wie wenig brauchbar diese Auffassung ist, bedarf keines Nachweises. Wenn noch andere die Grenze dahin verlegen wollen, wo das Meer anfängt, schiffbar zu werden,[2]) so läfst sich ein Grund dafür nicht erkennen.

Die Frage steht im engsten Zusammenhange mit derjenigen über die Grenze des Küstenmeeres nach See zu; sie löst sich von selbst, wenn man diese letztere Grenze nicht auf eine ein für alle Male bestimmte Entfernung vom Strande aus annimmt, sondern wenn man sie als abhängig erachtet von der Möglichkeit, vom Strande aus den Saum des Meeres längs desselben zu beherrschen. Es wird nachgewiesen werden, dafs dieser Ausgangspunkt der allein zutreffende ist; erkennt man das aber an, so ergibt sich als die Grenze vom Lande aus diejenige Linie, von welcher aus jederzeit eine solche Herrschaft geübt werden kann, d. h. in die realen Verhältnisse übertragen, die Linie der Küste, bis zu welcher noch Strandbatterieen errichtet werden können, die auch bei höchstem Wasserstande einer Gefährdung durch die Flutwelle nicht ausgesetzt sind.[3]) Aufserordentliche Sturmfluten, für welche jede Voraussicht fehlt, wie z. B. diejenige vom November 1873 in der Ostsee, dürfen hierbei jedoch nicht in Rücksicht gezogen werden. Ob tatsächlich Küstenbatterieen errichtet sind, ist für die Frage unerheblich; wesentlich ist nur die Möglichkeit, sie anzulegen.

Soweit aber in internationalen Verträgen der niedrigste Ebbestand als die Landgrenze festgesetzt ist, ist diese und nicht der höchste Flutstand für die bezüglichen Verhältnisse mafsgebend.

Die französche Gesetzgebung schliefst sich dem Römischen Recht an, insbesondere bestimmt die Marineordonnanz von 1681 (Art. I tit. VII, Buch IV): „*Sera réputé bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes et jusqu'où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves.*[4])

---

[1]) Jacobsen, S. 580, 585.

[2]) So Wheaton, Elements I. S. 168: „*Il est entendu que cette distance ne commence à compter que depuis le point où la mer est navigable.*“

[3]) Auch Nizze (S. 32, 33) weist auf die ratio der Begriffsbestimmung des Römischen Rechts hin. S. ferner B. D. H Tellegen, De jure in mare imprimis proximum, Groningae 1847, S. 49 Anm. 20. Stoerk (Seegebiet S. 412, 413 Anm. 13) nimmt auf verwaltungsrechtliche Anordnungen einzelner Seestaaten Bezug, und kommt zu dem Ergebnis, dafs die hierauf sich gründenden Einrichtungen, und nicht blofs Strandbatterieen, als die Ausdrucksmittel des staatlichen Imperiums anzuerkennen seien.

[4]) Eine nähere Darlegung der bezüglichen Grundsätze des französischen Rechts gibt L. Aucoc in der Abhandlung: De la délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières (Annales de l'École libre des sciences politiques, Paris 1887).

In England pflegt man, im Gegensatz zu der rationellen Begriffsbestimmung, die Niedrigwassergrenze als maſsgebend anzunehmen, so in der Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878 (one marine league of the coast measured from the law water mark).[1]) Wie so oft, haben sich auch hier, zumal weder praktische noch politische Rücksichten entgegenstanden, andere Staaten für einzelne Fälle dem gefügt; und so hat jene Grenze auch in dem internationalen Vertrage, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee, vom 6. Mai 1882 (Art. 2) Aufnahme gefunden. Sie ist also eine bindende Norm des partikulären, nicht aber des allgemeinen Völkerrechts.[2])

b) Die Seegrenze.

Als solche wird entweder eine feste, d. h. nach einem bestimmten Längenmaſs ein für alle Male fixierbare Grenze angenommen, oder sie wird betsimmt nach Maſsgabe der Möglichkeit, vom Strande aus das Meer zu beherrschen. Die Praxis sowohl wie die Wissenschaft hat vielfach beide Definitionen zusammengeworfen, und auch neuere Publizisten suchen sich zum Teil durch unklare Begriffsbestimmungen über die vorhandene Verwirrung hinwegzusetzen, obwohl die Lösung nennenswerte Schwierigkeiten nicht bietet, wenn man nur den richtigen Ausgangspunkt, nämlich die Möglichkeit der Ausübung einer stetigen Beherrschung, eines wirklichen Besitzschutzes vom Lande aus, festhält.

---

[1]) Ausführliches über die Auffassung in England s. bei H. J. W. Coulson and Urquhardt A. Forbes, The law relating to waters, sea, tidal and inland[2], London 1902, S. 1f., bes. auch S. 14f.

[2]) So auch Binding, Handbuch des Strafrechts, Leipzig 1885, I. S. 408. Ebenso stellt sich Rivier (Principes, I. S. 146) ganz auf den oben dargelegten Standpunkt. — Zorn (Besprechung, a. a. O. S. 486) erhebt den Ausführungen in der ersten Auflage dieses Werkes gegenüber den Einwand, daſs darin „in Anlehnung an das Römische Recht eine der offiziellen Ansicht der deutschen Regierung entgegengesetzte Meinung vertreten sei". Hiergegen ist zu bemerken, daſs die Definition des Römischen Rechts nicht einfach übernommen, sondern daſs ihre Berechtigung des näheren begründet ist, daſs ferner die in Rede stehende zwischen den vertragschlieſsenden Teilen verbindliche Festsetzung sich lediglich auf die Rechtsverhältnisse bei der Nordseefischerei bezieht, und daſs die regierungsseitige Stellungnahme im Einzelfalle für die grundsätzliche Beurteilung völkerrechtlicher Fragen um so weniger ausreichen kann, als die Anschauungen über das, was in den internationalen Beziehungen Rechtens sein soll, nicht selten wechseln. Bei Erörterung eines (in der Rev. g. de dr. i. publ. 1896, S. 626 besprochenen) Falles, betreffend das Verhalten des deutschen Kreuzers „Seeadler" vor Zanzibar, im Jahre 1896, ist denn auch W. Schücking (Deutsche Juristen-Zeitung 1900, S. 202), indem er sich auf den von Zorn vertretenen Standpunkt stellt, zu folgender unzutreffenden Darlegung gelangt: Der „Seeadler" habe die Hochflut benutzt, um mittels eines seiner Boote an das deutsche Konsulat in Zanzibar heranzukommen; da aber nicht die Hochflut-, sondern die Niedrigwassergrenze für die Abgrenzung des Küstenmeeres vom Lande maſsgebend sei, so habe man sich unbefugt auf englisches Landgebiet (!) begeben.

Über die Frage, ob auf den der Flut und Ebbe unterworfenen Fluſsstrecken die Grenze zwischen Fluſsbett und Ufer durch den mittleren höchsten Flutwasserstand oder durch die Mittellinie zwischen dem gewöhnlichen tiefsten Ebbewasserstande und dem gewöhnlichen höchsten Flutwasserstande bestimmt wird, s. das Erk. des Reichsgerichts vom 29. April 1899 (Entsch. in Civilsachen Bd. 44 S. 124f.).

Die übrigen Gesichtspunkte, welche den Vorbehalt des Küstenmeeres mit begründen, sind nicht geeignet, einen für alle Fälle rationellen Anhalt zu geben. Hiermit aber gelangt man von selbst zu dem Schlufs, dafs die Seegrenze des Küstenmeeres durch diejenige Linie gebildet wird, bis zu welcher das Meer vom Strande aus geschützt werden kann.[1])

Die Ausdehnung des Küstenmeeres ist hiernach nicht eine ein für alle Male feststehende, sondern sie ist abhängig von der gröfsten Tragweite der Geschütze jeder Zeitepoche, soweit dabei auf eine hinreichende Treffsicherheit gerechnet werden kann.[2]) Sie ist aber in jeder Periode für alle Küstenmeere dieselbe. Es kommt nicht in Betracht, ob am Strande wirklich Batterieen errichtet sind, — bei ausgedehnten Küstenstrecken ist ja auch immer nur für einzelne Plätze eine Strandarmierung zum Küstenschutz erforderlich —, auch nicht, ob ein Staat gerade im Besitze von Geschützen gröfster Tragweite ist. Rechtlich ist das ebensowenig mafsgebend, wie die Souveränetät eines Staates über sein Landgebiet von der Haltung eines zu seinem Schutze ausreichenden Heeres oder von fortifikatorischen Anlagen zum Schutze seiner Landgrenzen abhängig ist. Nur auf die Möglichkeit der Verteidigung kommt es an.[3])

Soweit die Doktrin eine durch ein bestimmtes Längenmafs ausgedrückte Distanz für die Seegrenze angenommen hat, beruht das entweder auf Willkür, insoweit nämlich darunter eine allgemein feststehende Entfernung verstanden werden soll, oder es wird damit nur diejenige Ausdehnung angegeben, welche infolge internationalen Abkommens oder einseitiger staatsrechtlicher Anordnungen für bestimmte Verhältnisse festgesetzt und für diese auch mafsgebend ist.

Von grofser Bedeutung in diesem Sinne ist die Dreimeilengrenze. Unter Meilen sind hier Seemeilen zu verstehen, von denen 60 auf den Äquatorialgrad gehen, 4 auf eine geographische Meile,[4])

---

[1]) Diese Regel ist zuerst zum völlig klaren Ausdruck gebracht worden von Bynkershoek, welcher seine Auffassung dahin zusammenfafst: „*Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta explodantur, eatenus quippe cum imperare tum possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur; alioquin generaliter dicendum esset: potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis: etenim haec, ut diximus, possessionem tuetur.*" (De dominio maris, cap. 2.) — Stoerk (Seegebiet, S. 478) will mit dieser „aus der Barokzeit stammenden Formel" brechen. Dieses erstrebenswerte Ziel wird aber nicht anders als durch eine internationale Einigung über ein bestimmtes Mafs der Seegrenze zu erreichen sein. S. auch unten S. 26, 27. — Vgl. ferner Visser, S. 168f. und im Anhang These II; Rivier, Principes, S. 147; Bonfils, S. 491; de Olivart, I. S. 158; Laband, Das Staatsrecht des deutschen Reiches[4], Tübingen und Leipzig 1901, I. § 22 S. 179 Anm. 1.

[2]) Ortolan (I. S. 158): „*La plus forte portée de canon selon les progrès communs de l'art à chaque époque.*"

[3]) G. Fr. v. Martens (Précis, I. S. 144): „*La conservation du domaine de la mer territoriale par la nation riveraine n'est pas subordonnée à l'établissement et à l'entretien d'ouvrages permanents, tels que batteries ou forts; la souveraineté de la mer territoriale n'est pas plus subordonnée à son mode d'exercice que la souveraineté du territoire même.*" Ferner Schiatarella, S. 8.

[4]) Nicht erkennbar ist es, wie das Gericht zu Rotterdam in dem in der

3 auf eine sogenannte grofse Seemeile (marine league).[1] Die Grenze findet sich in zahlreichen Staatsverträgen, namentlich in Fischereikonventionen, ferner in Gesetzen, Reglements, Neutralitätserklärungen, Kapereiverordnungen und anderweiten Erlassen einzelner Regierungen. Ihr Ursprung ist darin zu finden, dafs man seinerzeit drei Seemeilen als die Grenze der Tragweite von Geschützen ansah. Die betreffenden konventionellen Festsetzungen sind für die kontrahierenden Teile untereinander als partikuläres Recht bindend und die reglementarischen haben einen Anspruch auf Anerkennung seitens fremder Staaten, insofern sie keinen ausgedehnteren Vorbehalt geltend machen, als das internationale Recht einräumt.[2]

Im Unklaren lassen aber alle diejenigen das Verhältnifs, welche erklären: das Küstenmeer erstrecke sich auf Kanonenschufsweite oder auf drei Seemeilen vom Strande ab gerechnet. Sie erwecken dadurch den Schein, als ob durch irgend ein allgemein verbindliches, ausdrückliches oder stillschweigendes internationales Abkommen oder durch konstante Praxis die Kanonenschufsweite, insofern sie für das internationale Seerecht in Betracht kommt, auf dieses Mafs festgesetzt worden sei. Die deutschen und zum gröfseren Teil auch die französischen und italienischen Publizisten sind nicht in diesen Fehler verfallen.[3] Die Gleichstellung der Dreimeilengrenze mit der durch die

---

Rev. de dr. m. 1889—90 S. 397 f. mitgeteilten Erkenntnis vom 9. Februar 1889 zu der Annahme kommt, dafs sich das Territorialmeer bis auf eine geographische Meile von der Küste erstrecke.

[1]) Ein marine league (lieue marine, legua) ist = 5555⁵/₉ Meter = 2,999 Seemeilen; eine Seemeile = 1852 Meter.

[2]) Übrigens ist auch die Geschütztragweite mehrfach konventionell festgesetzt; Beispiele führt Du Vignaux (a. a. O. S. 40 f.) an.

[3]) Namentlich unterscheidet Bluntschli (§ 302) scharf die generelle Grenze, bestimmt durch die Geschütztragweite, von der in einzelnen Akten festgesetzten Dreimeilengrenze; ebenso Heffter (§ 75); ferner Klüber (§ 130); Oppenheim (S. 128); Beitrag in Goltdammers Archiv Bd. 3 S. 651; Harburger, S. 25; v. Bar, Theorie, §§ 115, 145. Aus der Praxis s. Erk. des preufs. Obertribunals vom 28. November 1866 (Goltdammers Archiv Bd. 15 S. 77 f. und Oppenhoff Rechtsprechung Bd. 17 S. 667 f.) Gessner (Droit des Neutres S. 22, 23) konstatiert, dafs das von Bynkershoek ausgesprochene Prinzip allgemein adoptiert sei, und bemerkt: „*c'est pourquoi les droits des riverains ont été augmentés par l'invention des canons rayés*", fügt aber hinzu: früher habe man die Tragweite in der Regel auf zwei Meilen geschätzt; derzeit nehme man gewöhnlich als Basis eine Entfernung von drei Meilen an. Von Franzosen vor allen Ortolan (I. S. 153 f., insbesondere S. 158 und 159), von Italienern Schiattarella (S. 8), der die Maximal-Kanonenschufsweite als die wahre und einzig rationelle Grenze bezeichnet. Von älteren seien noch erwähnt J. J. Surland, Grundsätze des Europäischen Seerechts, Hannover 1750 (§ 483) und G. Fr. v. Martens (Précis, I. S. 141, 142, auch 399), von neueren namentlich F. v. Martens in dem Aufsatz „*Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale*, in der Rev. g. de dr. i. publ. 1894 S. 32 f., und ferner in dem Schiedsspruch vom 13./25. Februar 1897, betr. die Angelegenheit des Walfischfahrers „Costa Rica Packet" (Rev. d. dr. i. 1897 S. 196 f.), dessen Begründung mit dem Satz beginnt: „*Considérant que le droit de souveraineté de l'État sur la mer territoriale est déterminé par la portée du canon à partir de la laisse de basse mer*". S. auch über diesen Streitfall A. E. Bles, L'affaire du „*Costa Rica Packet*" et le droit international in der Rev. de dr. i. 1896 S. 452 f. — Zutreffend bemerkt Piédelièvre (§ 387) mit Bezug auf die Dreimeilengrenze: „*cette mesure n'a rien de général ni d'universel*".

Geschütztragweite bestimmten Grenze beruht in der Tat nur auf der Abstraktion aus einer Reihe teils völkerrechtlicher, teils partikularrechtlicher Manifestationen für bestimmte Rechtsverhältnisse, also von Einzelakten, welche weder der Ausflufs noch der Ausdruck einer juristisch begründeten Anschauung sind. Die neuere britische Praxis hat indes, wie die Darlegungen der Regierung gelegentlich der Verhandlung über die Territorial Waters Bill in der Sitzung des Oberhauses vom 14. Februar 1878 ergeben, beide Mafsstäbe identifiziert, und britische und amerikanische Publizisten haben denselben Standpunkt eingenommen.[1] Er findet sich ferner in dem russischen Prisenreglement von 1869, woselbst es im Art. 21 heifst: „Unter der Bezeichnung freies Meer sind die Gewässer zu verstehen, die sich aufserhalb der Tragweite der Küstenbatterieen oder drei Seemeilen vom Strande befinden.“ Dem gegenüber weist F. von Martens[2] auf den inneren Widerspruch solcher Festsetzungen hin und auf die phrasenhaften Wendungen, mit denen man die durchaus gebotene Klarstellung in der diplomatischen Korrespondenz und bei sonstigen Veranlassungen zu umgehen sucht und durch welche man nur zur Hebung der bestehenden Verwirrung beiträgt.[3]

Anderweit angegebene Mafsstäbe für die Ausdehnung des Küstenmeeres, wie z. B. die Hörweite der menschlichen Stimme von der Küste aus, die Wassertiefe, eine Entfernung von zwei Tagereisen und ähnliche Kuriosa, bedürfen keines Eingehens. Die Festsetzung der Grenze auf diejenige des fixierbaren Horizontes in einer spanischen Ordonnanz von 1563 wurde bereits von Bynkershoek als „nimis latum vagumque“ bekämpft. Dafür ist aber wieder eingetreten de Rayneval[4] und neuerdings Godey[5]; dieser hebt zur Begründung hervor, wie gerade die mittlere Sehweite einen besseren Anhalt biete als die Tragweite der Geschütze, unterstellt aber dabei die nicht zutreffende Voraussetzung stets sichtiger Luft, und kommt schliefslich denn auch zu dem Vorschlage, die Sehweite nur als Anhalt für eine ein für alle Male festzusetzende Grenze von etwa 6 bis 7 Seemeilen zu nehmen. Abgesehen von dem Mangel genügender juristischer Begründung liegt es auf der Hand, dafs mit dem sog. fixierbaren Horizont ein einigermafsen sicherer Anhalt nicht gegeben wird, sondern die Ausdehnung abhängig ist von dem Standpunkt und der Sehkraft des Beobachters, und dafs sie wechselt mit der

---

[1]) Selbst Phillimohre (I. § 198) erklärt: „*But the rule of law may now be considered as fairly established — namely that this absolute property and jurisdiction does not extend unless by specific provision of a treaty or an unquestioned usage beyond a marine league (being three miles) or the distance of a cannon-shot from the shore at law-tide*“; an einer anderen Stelle (II. § 303) geht er aber davon aus, dafs die Souveränetät sich auf Kanonenschufsweite erstrecke. S. ferner Twiss, Territorial Waters S. 169 und Law of Nations I. § 179; Wheaton, Elements I. S. 168f.; Woolsey, § 56; Calvo, I. § 356; Matzen, S. 73f.

[2]) In dem genannten Aufsatz.

[3]) Der Irrtum findet sich auch dem in der Rev. i. d. dr. m. Bd. 15 S. 524 f. mitgeteilten Erk. des Civilgerichts in Neapel vom 5. Juni 1899, wo es heifst: „*On entend communément par mer territoriale la partie de la mer que l'artillerie des côtes peut efficacement protéger et défendre . . . à trois milles de terre le tir de l'artillerie est efficace.*“

[4]) De la liberté des Mers, 2 vol. Paris 1811. — [5]) S. 20f.

Tageszeit, der physikalischen Beschaffenheit der Luft und anderen Umständen.[1])

Wir können aber hiermit die Erörterungen über die rationelle Normalgrenze nicht schliefsen, weil auch noch mitunter in neuerer Zeit Ansichten über eine Ausdehnung dieser Grenze auftauchen, die teilweise sogar über die kühnsten Inanspruchnahmen des Mittelalters hinausgehen, anlehnend an die Lehre von VATTEL, der grundsätzlich zwar anerkennt, dafs nach dem Völkerrecht seiner Zeit das Meer nur bis auf Kanonenschufsweite vom Strande ab als eine Fortsetzung des Landes anzusehen sei, weiter aber den Satz aufstellt, dafs im allgemeinen die Herrschaft des Staates über die anliegenden Meere sich soweit erstrecke, als es seine Sicherheit erheischt und seine Macht imstande ist, sie zu behaupten. Am weitesten geht nach derselben Richtung hin KENT.[2]) Obwohl auch er konstatiert, dafs im allgemeinen Kanonenschufsweite den im modernen Völkerrecht anerkannten Mafsstab gebe, führt er doch aus, dafs die Vereinigten Staaten von Nordamerika über das Meer längs ihrer Küsten im fiskalischen Interesse und aus Verteidigungsrücksichten wohl eine über dieses Mafs hinausgehende Souveränetät in Anspruch nehmen könnten, und zwar nach zwei Richtungen hin, einmal nach Analogie der von britischer Seite geltend gemachten Herrschaft über die Königskammern und ferner durch Hinausschiebung der durch die Kanonenschufsweite normierten Grenze. In ersterer Hinsicht exemplifiziert er die Meeresteile, welche, durch Linien zwischen je zwei Landspitzen abgeschnitten, der Jurisdiktion der Vereinigten Staaten zu unterstellen sein würden, und rechnet dazu u. a. denjenigen Teil des Golfs von Mexiko, der abgegrenzt wird durch eine von der Südspitze von Florida nach der Mississippimündung laufende Linie. Die Hoheit der Vereinigten Staaten würde in diesem Falle sich bis auf etwa 180 Seemeilen von der Küste erstrecken. Im übrigen, hebt KENT hervor, würde es auch die Regierung der Vereinigten Staaten nicht unempfindlich berühren, wenn während eines Krieges zwischen fremden Seemächten die Küstengewässer, auch aufserhalb Kanonenschufsweite, als Operationsbasis für Kriegszwecke benutzt würden, und fügt hinzu: *„in 1806 our gouvernment thougt it would not be unreasonable considering the extent of the United Staates, the shoalness of their coast and the natural indication furnished by the well defined path of the Gulf Stream, to expect an immunity from belligerent warfare, for the space between that limit and the American shore."*[3])

Grofsbritannien nimmt im Zollinteresse das Recht der Kontrolle durch seine Zollkreuzer bis auf 4 leagues (12 Seemeilen) in Anspruch und damit das Recht der Anhaltung und Revision aller innerhalb dieser Grenze segelnden, nach britischen Häfen bestimmten Schiffe und im

---

[1]) S. auch die zutreffende Kritik bei DE LAPRADELLE, a. a. O. S. 330, 331.

[2]) I. S. 29f.

[3]) WOOLSEY (§ 56) bemerkt dazu: *„Such broad claims have not, it is believed. been much urged, and they are out of character for a nation, that has ever asserted the freedom of doubtfull waters, as well as contrary to the spirit of the more recent times."*

Falle der Kontrebande oder Defraude die Befugnis zur Aufbringung und Aburteilung des betreffenden Fahrzeugs durch ein britisches Gericht.[1]) Für die Vereinigten Staaten von Nordamerika vertritt KENT[2]) dieselben Ansprüche, besonders auch hinsichtlich des neutralen Charakters des Küstenmeeres bis zu jener Grenze.

Weitergehenden Ansprüchen gegenüber führt HAUTEFEUILLE[3]) aus: „*On a beaucoup discuté sur l'étendue de la mer territoriale; aujourd'hui encore quelques nations donnent à cette exception un tel développement, qu'elle deviendrait l'anéantissement du principe même de la liberté de la mer. La définition de la mer territoriale suffit pour fixer son étendue. Les eaux maritimes ne deviennent territoriales que lorsqu'elles peuvent être défendues par le souverain du rivage d'une manière absolue et permanente; il n'y a donc que celles qui sont ainsi soumises au joug, qui acquièrent cette qualité. La portée réelle de la puissance défensive est la limite de la mer privée. La plupart des peuples civilisés ont adopté cette limite; ils regardent comme territoriale toute la partie de la mer comprise sous la plus grande portée d'un canon placé à terre. Toutes réclamations faites par certaines nations, au-delà de cette limite, sont des prétentions illégitimes, qui ne sauraient être justifiées.*" STOERK[4]) dagegen tritt für die Berechtigung solcher auf jahrhundertelanger staatlicher Übung beruhender Ansprüche ein, für welche, wie er meint, das Bedürfnis der einzelnen Staaten maſsgebend sei.

Der Umstand, daſs die Seegrenze des Küstenmeeres von der Geschütztragweite jeder Zeitperiode abhängig, also keine konstante ist, und daſs die bezügliche Feststellung eine für alle Verhältnisse zutreffende nicht sein kann, hat in neuerer Zeit in denjenigen Kreisen, die sich eine tunlichst einheitliche Gestaltung der Grundsätze des Völkerrechts und eine fortschreitende Beseitigung der auf diesem Gebiete herrschenden Rechtsunsicherheit zur Aufgabe gemacht haben, die Anregung nahe gelegt, durch Einvernehmen der Seestaaten die Festsetzung einer durch die Meilenzahl ein für alle Male bestimmten Seegrenze an Stelle der durch die Kanonenschuſsweite limitierten herbeizuführen. Insbesondere haben sich die Association for the reform and codification of the law of nations und das Institut de droit international mit dem Gegenstande befaſst. Das Institut empfiehlt in den Règles sur la définition et le régime de la mer territoriale[5]) eine Bestimmung der Seegrenze auf 6 Seemeilen, jedoch mit dem Vorbehalt, daſs im Kriegsfalle der neutrale Uferstaat das Recht haben soll, durch die Neutralitätserklärung oder durch besondere Bekanntgabe seine neutrale Zone darüber hinaus bis auf Kanonenschuſsweite festzusetzen. Hiermit ist wenigstens die Grundlage für eine autoritative Regelung gewonnen, beruhend auf wissenschaftlichen und praktischen Erwägungen. Die niederländische Regierung nahm auch alsbald (1895) Veranlassung, durch eine Kollektivnote einen internationalen Kongreſs zur Beschluſsfassung über eine einheitliche Normierung der Grenzen des Küstenmeeres unter Zugrunde-

---

[1]) 9 Geo. III. c. 35 und 24 Geo. III. c. 47 (Hoverings Acts).
[2]) I. S. 31, 32. — [3]) Histoire, S. 20 f.
[4]) Seegebiet, S. 477; ebenso NEGROPONTES, S. 12.
[5]) Annuaire 1894/1895 S. 328 f.

legung jener Vorschläge mit einer Modifikation für den Kriegsfall in Anregung zu bringen. Als Norm wurde ebenfalls empfohlen eine Grenze von 6 Seemeilen, mit einer Ausdehnung jedoch der neutralen Zone für die kriegerische Aktion auf 12 Seemeilen. Einen Erfolg hatte die Aufforderung nicht. Es bleibt also dabei, dafs, bis eine allgemeine internationale Vereinbarung getroffen sein wird und soweit nicht etwa besondere Vereinbarungen bestehen, jedem Staate die Bestimmung der Grenze bis zur Kanonenschufsweite zusteht.

II. Geschlossene Meere.

Der Vorbehalt findet seine Begründung in der geographischen Gestaltung gewisser Meere und Meeresteile in ihrem Verhältnis zu den Grenzen der Uferstaaten. Auch nach dieser Richtung hin sind vielfach Ansprüche geltend gemacht worden, die weit über die rationelle Begründung hinausgehen. Das Kriterium eines desfallsigen Exklusivrechts kann nur sein: entweder die Möglichkeit der konstanten Ausübung einer Herrschaft oder die Nichtexistenz einer Verbindung solcher Seegebiete mit dem Weltmeere. Liegt weder die eine noch die andere dieser beiden Voraussetzungen vor, so kann niemals von einem Eigentumsmeer die Rede sein, und von einer eingeschränkten Gebietshoheit auch nur so weit, als solche konventionell oder observanzmäfsig anerkannt ist.

Diejenigen geschlossenen Meere, welche völlig vom Weltmeer getrennt, d. h. von demselben aus nicht mittels einer natürlichen Meeresstrafse für Schiffe zugänglich sind, bezeichnet man als Binnenmeere,[1]) im Gegensatz zu denjenigen Gewässern, die durch eine Meerenge, welche von dem anliegenden Staate bezw. den anliegenden Staaten aus tatsächlich beherrscht werden kann, zugänglich sind, und zu solchen Meerengen selbst. Liegen Binnenmeere ganz innerhalb der Grenzen eines Staates, so ist das Rechtsverhältnis von selbst gegeben; dieser Staat hat alsdann ein uneingeschränktes Eigentumsrecht. Anders, wenn verschiedene Staaten an solche Meere grenzen; hier liegt ein Miteigentum vor, und nur auf die an die Küsten grenzenden Meeresstriche werden die allgemeinen Grundsätze vom Küstenmeer Anwendung erleiden müssen. Modifikationen finden statt, wenn und so weit sich der eine Teil zu Gunsten des anderen seines Miteigentums, seiner Gebietshoheit oder seines Nutzungsrechts begeben hat.

Ein durch eine oder mehrere Meerengen vom Weltmeer aus zugängliches Meer oder ein solcher Meerbusen dagegen kann nur dann als Eigentumsmeer anerkannt werden, wenn alle seine Ufer demjenigen Staate gehören, welcher auch Herr der Ufer des Einganges ist, und wenn dieser Eingang so eng ist, dafs er von den Ufern aus durch Kanonen beherrscht werden kann.[2])

---

[1]) „Mer intérieure“ im Gegensatz zu „mer fermée“. S. Bonfils, §§ 495 bis 505.

[2]) Den Beer Poortugael (S. 59) übersieht bei der Betrachtung dieses Satzes der ersten Auflage, dafs das Schwarze Meer und die Ostsee diesseits als geschlossene Meere im weiteren Sinne, nicht aber als Eigentums- (Binnen-)Meere angesehen werden. — Hautefeuille (Histoire S. 21) bemerkt: „*Cette dénomination (mers fermées) ne peut être appliquée qu'aux portions de mer s'avançant profon-*

Die in Rede stehende Exklusivberechtigung ist indes keineswegs in allen Fällen eine absolute. In dieser Hinsicht sind von besonderer Wichtigkeit die Verhältnisse des Schwarzen Meeres und des Marmara-Meeres mit seinen Engen, von anderen Gesichtspunkten aus nicht minder diejenigen der Ostsee.

A. Das Schwarze Meer.

In älteren Zeiten sah man das Schwarze Meer, weil es ganz von türkischem Gebiet eingeschlossen war, als Eigentumsmeer der Türkei, später als gemeinschaftliches Eigentum der Türkei und Rufslands an.[1]) Von hervorragendster Bedeutung sind die Festsetzungen der Artikel 11 bis 14 des Pariser Friedensvertrages vom 30. März 1856, dessen Hauptziel, nämlich die Erlangung wirksamer Garantieen für die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit und Integrität des Ottomanischen Reiches Rufsland gegenüber, sich in ihnen am klarsten abspiegelte. Diese Festsetzungen, durch welche die Macht Rufslands der Türkei gegenüber auch für die Zukunft in empfindlichster Weise lahm gelegt werden sollte, lassen sich dahin zusammenfassen:

1. Das Schwarze Meer wird für neutral erklärt und mit seinen Gewässern und Häfen den Kauffahrteischiffen aller Nationen zum freien Handelsbetriebe geöffnet, für Kriegsschiffe aller Nationen einschliefslich der Uferstaaten dagegen dem Verkehr entzogen (Art. 11 und 12).

2. Ausnahmsweise wird es Rufsland und der Türkei freigestellt, für den Küstendienst eine beschränkte Anzahl kleinerer Kriegsfahrzeuge zu unterhalten, nämlich 6 Dampfer von 50 m Länge in der Wasserlinie und einem Maximalgehalt von 800 Tons und 4 leichte Dampfer oder Segelfahrzeuge mit einem Maximalgehalt von je 200 Tons (Art. 14 und Anhang II).

3. Jeder der Vertragsmächte steht die Stationierung von zwei leichten Kriegsfahrzeugen an den Donaumündungen, behufs Mitwirkung bei Aufrechterhaltung und Durchführung der Donau-Schiffahrtsreglements, frei (Art. 19).

4. Infolge der Neutralisierung des Schwarzen Meeres wird die Erhaltung oder die Anlage militärisch-maritimer Arsenale an den Küsten desselben als unnötig und gegenstandslos erklärt, und verpflichten sich Rufsland und die Türkei, davon Abstand zu nehmen (Art. 13).

Die Bedeutung dieser Einschränkungen für die maritime Machtstellung Rufslands liegt auf der Hand,[2]) und so erklärt es sich, dafs die

---

dément dans les terres, et ne communiquant avec les parties libres que par un détroit assez resserré pour être commandé par les forces des deux rives. Il faut, de plus, pour qu'une mer soit réellement fermée, que tous ses rivages et les deux côtés de son entrée soient soumis au même souverain. Lorsque ces deux conditions sont réunies, une pareille mer, quelle que soit son étendue, est réputée territoriale; elle est la propriété exclusive de la nation qui règne sur ses rives. Mais du moment où le littoral appartient à plusieurs souverains, aucun d'eux, pas même le propriétaire des deux bords du détroit, n'a le pouvoir de fermer le passage."

[1]) Über die Verhältnisse bis 1856 s. HAUTEFEUILLE, Questions, S. 2 f.

[2]) BONFILS (§ 502) bemerkt dazu: „*La neutralisation de la mer Noire était une combinaison condamnée par avance à une existence de courte durée. Un*

russische Regierung im Jahre 1870, sobald infolge der deutschen Siege Frankreichs politischer Einflufs zeitweise zurückgedrängt war, sich von denjenigen Festsetzungen des Pariser Vertrages, durch welche seine Souveränetätsrechte im Schwarzen Meer beeinträchtigt wurden, lossagte, insbesondere auch von der Spezialkonvention zwischen Rufsland und der Pforte, welche der Bestimmung des Artikels 14 zu Grunde lag. Zur Begründung wurde auch darauf hingewiesen, dafs die betreffenden Stipulationen, wie überhaupt die Festsetzungen des Pariser Vertrages, vielfach von anderer Seite verletzt worden seien; u. a. wurde als solche Verletzung angedeutet die Zulassung eines österreichischen Geschwaders, bestehend aus drei Kriegsschiffen, gelegentlich des Besuches des Kaisers von Österreich, vor Konstantinopel (vgl. unter B). Die Vertragsmächte, mit Ausnahme von Preufsen, protestierten gegen das Vorgehen Rufslands; Preufsen regte aber eine Konferenz behufs Vermittelung an.[1]) Dieser Vorschlag führte zu einer sogenannten Revision des Pariser Vertrages hinsichtlich der auf die Schiffahrt im Schwarzen Meere und auf der Donau bezüglichen Bestimmungen. Das Ergebnis der zwischen den Vertragsmächten in London stattgehabten Konferenz ist niedergelegt in dem Vertrage vom 13. März 1871. Es wird in diesem Vertrage das Prinzip der Neutralität des Schwaren Meeres fallen gelassen; die Artikel 11, 13 und 14 und die Spezialkonvention zu letzterem werden aufgehoben; die Freiheit des Seehandelsverkehrs für die Handelsschiffe aller Nationen wird von neuem ausgesprochen.[2])

B. Der Bosporus und die Dardanellen.

Diese Meeresstrafsen stehen unter der Territorialhoheit der Türkei, welche sie von beiden Ufern aus beherrscht. Hieraus durfte die Türkei das Recht herleiten, die Passage durch die Engen zu gestatten oder zu versagen, solange sie die unbeschränkte Herrin aller Ufer des Schwarzen Meeres war. Nachdem aber die nördlichen Ufer an Rufsland gefallen waren, konnte ein solches Exklusivrecht nicht fernerhin aufrecht erhalten werden; es wurde denn auch gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Freiheit des Handelsverkehrs durch die Strafsen seitens der Pforte anerkannt. Dagegen nahm der Sultan nach wie vor das Recht in Anspruch, den Kriegsschiffen aller Nationen das Einlaufen in die Meerengen zu untersagen, ohne dabei auf nennenswerten Widerstand zu stofsen.[3]) England insbesondere unterwarf sich in dem Friedensvertrage von 1809. Eine weitere Anerkennung erfolgte durch die Londoner Konvention vom 13. Juli 1841 (Convention des détroits), in welcher der Sultan seine

---

puissant empire doué d'une grande force d'expansion, comme la Russie, ne se laisse pas imposer pendant un long temps des servitudes incompatibles avec sa dignité et avec son indépendance." S. auch De H., Russia and the treaty of 1856. Berlin 1870.

[1]) S. die amtlichen Schriftstücke, betr. die Pontus-Frage, im Staatsarchiv (Aegidi und Klauhold) Bd. 20 No. 4222—4286.

[2]) Die Stipulationen sind durch den Berliner Vertrag zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Grofsbritannien, Italien, Rufsland und der Türkei vom 13. Juli 1878 nicht geändert (Art. 63).

[3]) Über Anerkennung dieses Rechts im 18. Jahrhundert s. die Angaben bei Heilborn, S. 49.

Absicht erklärte, in Zukunft das unwandelbare Prinzip, dafs die Strafsen den Kriegsschiffen aller Nationen verschlossen sein sollen, als einen uralten Satz seines Reiches in Ausführung zu bringen, unter dem Vorbehalt des Rechts, für leichte Kriegsfahrzeuge, die für den Dienst der Gesandten befreundeter Mächte bestimmt sind, privilegierende Firmane auszustellen. Eine fernere Bestätigung fand das Prinzip in dem Artikel 10 des Pariser Friedensvertrages von 1856 in Verbindung mit der Anhangskonvention. Es wird hier zunächst ausgesprochen, dafs die Signatarmächte sich der „alten Regel", nach welcher diese Meerengen fremden Kriegsschiffen verschlossen sind, solange die Türkei sich im Friedenszustand befindet, unterwerfen, jedoch mit folgenden Mafsgaben:

1. Der Sultan behält sich das Recht vor, leichten Kriegsfahrzeugen für den Dienst der Gesandtschaften der befreundeten Mächte einen Passagefirman zu erteilen.

2. Ingleichen sind ausgenommen die beiden Fahrzeuge, welche jeder der kontrahierenden Teile nach der Donaumündung entsenden darf.

In dem Londoner Vertrage vom 13. März 1871 ist dieses Prinzip zwar aufrecht erhalten worden, aber mit der Mafsgabe, dafs der Sultan die Machtvollkommenheit haben soll, die Meerengen in Friedenszeiten den Kriegsschiffen der befreundeten und alliierten Mächte zu öffnen, falls die Hohe Pforte solches für nötig erachten sollte, um die Ausführung der Stipulationen des Pariser Vertrages von 1856 sicher zu stellen.[1])

An dieser letzteren Einschränkung hat indessen die türkische Regierung nicht streng festgehalten. Bereits im Jahre 1868 war einem österreichischen Geschwader, mit welchem der Kaiser von Österreich einen Besuch in Konstantinopel abzustatten beabsichtigte, die Durchfahrt durch die Dardanellen bewilligt worden, und es nahm bei diesem Anlafs der Sultan für sich grundsätzlich das Recht in Anspruch, eine solche Konzession zu erteilen, sobald ein Souverän oder der Chef eines unabhängigen Staates eingeschifft sei.[2]) In einer den Gegenstand erörternden Erklärung des österreichisch-ungarischen Reichskanzlers vom 22. Dezember 1870[3]) wurde ausgeführt, wie Kriegsschiffe, die bei einem Höflichkeitsbesuch lediglich zum Ehrendienst des Souveräns bestimmt sind, gewissermafsen vorübergehend ihren vorwiegenden Charakter als Kriegsschiffe verlören.

In ähnlichen Fällen wurde auch in der Folge entsprechend verfahren und bei gegebener Veranlassung seitens der türkischen Regierung fremden Kriegsschiffen das Passieren der Dardanellen gestattet, so im Jahre 1898 aus Anlafs des Besuches des deutschen Kaisers in Konstantinopel für die kaiserliche Yacht „Hohenzollern" und die sie begleitenden Kreuzer „Hertha" und „Hela", und 1901 für das Schulschiff „Charlotte" zum Zweck des Besuches eines an Bord eingeschifften Mitgliedes des deutschen Kaiserhauses in Konstantinopel.

[1]) Diese Bestimmungen werden durch den Vertrag vom 13. Juli 1878 gleichfalls nicht berührt.

[2]) Türkische Note vom 28. September 1868, im Staatsarchiv Bd. 16 No. 3558.

[3]) Daselbst Bd. 20 No. 4239.

C. Die Ostsee.

Die Souveränetät, welche die dänische Krone seit dem 14. Jahrhundert über den **Oeresund** und die **Belte** in Anspruch nahm und das daraus hergeleitete Recht zur Erhebung von Zöllen von durchfahrenden Schiffen fremder Nationalität ist von jeher ein Gegenstand von Differenzen mit auswärtigen Mächten gewesen; der Widerstand der Hansestädte, namentlich Lübecks, führte zu mehrfachen Kriegen mit wechselnden Erfolgen. Vielfach fanden aber die dänischen Ansprüche auch stillschweigende und ausdrückliche Anerkennung, letztere freilich meistens nur nach einem für Dänemark glücklichen Ausgange der Fehden. Als Äquivalent leistete Dänemark den Schutz gegen Piraten und die Errichtung und Erhaltung der Seezeichen; nach gründlicher Beseitigung des Piratenwesens in der Ostsee kam nur noch der zweite Punkt in Betracht. Als im Jahre 1658 durch den Vertrag von Roeskilde Schonen auf die schwedische Krone überging, behielt sich Dänemark die Herrschaft über den Sund vor. Dieses Recht fand in der Folge auch in der Doktrin und in der Praxis verbreitete Anerkennung.[1]) Die ausschliefsliche Herrschaft der dänischen Krone über den kleinen Belt hat durch die Trennung des Herzogtums Schleswig von Dänemark seine Erledigung gefunden.

Schon vorher war gegen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben von den die Engen passierenden Schiffen seitens verschiedener Mächte Protest erhoben worden. Namentlich hatte seit dem Jahre 1848 die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika erklärt, dafs sie den Anspruch der dänischen Krone, als dem Prinzip der freien Schiffahrt zuwiderlaufend, nicht ferner respektieren werde;[2]) andere Mächte folgten diesem Vorgange, wenn auch in weniger peremtorischer Weise. Die Verhandlungen zwischen Dänemark und einem grofsen Teile der europäischen Seestaaten führten schliefslich zu dem Vertrage vom 14. März 1857. In demselben versteht sich Dänemark zur Verzichtleistung auf die Erhebung von Abgaben irgend welcher Art von den Handelsschiffen der kontrahierenden Mächte beim Passieren der Meerengen sowie auf die Ausübung eines Untersuchungsrechts und ver-

---

[1]) S. u. a. PHILLIMORE, I. § 179. WHEATON, Elements, I. S. 173 und Histoire, I. S. 205 f., wo eine ausführliche historische Darstellung der Rechtsverhältnisse gegeben wird; ferner MATZEN, S. 75.

[2]) In seiner Botschaft von 1855 hob Präsident Pierce hervor: Wenn die Vereinigten Staaten sich der Zahlung des Zolles nicht unterwerfen wollen, so komme dabei nicht so sehr die Höhe der Abgaben in Betracht, die von sekundärer Bedeutung sei, als der Umstand, dafs in der Leistung tatsächlich die Anerkennung der Berechtigung Dänemarks liege, eine der grofsen internationalen Seeverkehrsstrafsen als geschlossenes Meer zu behandeln und dafür denjenigen, welche sie benutzen, einen Tribut aufzuerlegen. „Wenn die Zahlung des Sundzolls“, heifst es sodann, „sich auch von den ehedem den Barbareskenstaaten des Mittelmeeres bewilligten Tributen unterscheidet, so ist doch die Eintreibung rechtlich ebensowenig begründet; beide waren ursprünglich nichts als eine Auflage auf ein allgemeines natürliches Recht, erprefst von denjenigen, die derzeit in der Lage waren, dessen freien und sicheren Genufs zu hindern, die aber jetzt diese Macht nicht mehr besitzen.“

pflichtet sich zur Unterhaltung der Leuchtfeuer und sonstigen Seezeichen längs der dänischen Küsten, in den dänischen Häfen etc., welche zur Erleichterung der Schiffahrt im Kattegat, im Sund und in den Belten dienen, und zur Verbesserung des Seezeichenwesens. Es wird ferner das Lotsenwesen bezüglich fremder Schiffe geregelt; insbesondere soll kein Zwangslotsentum stattfinden; Schiffe, die keinen Lotsen nehmen, sollen auch frei von Lotsenabgaben sein. Als Entschädigung wurde Dänemark der Betrag von 30476325 Rigsdaler bewilligt, welcher unter den Kontrahenten nach Verhältnis repartiert wurde. Diese Abfindung ist also nicht etwa eine Entschädigung für aufgegebene Souveränetätsrechte — ein solcher Verzicht ist nicht erfolgt —, sondern die Schadloshaltung für die künftigen Kosten der Dänemark obliegenden Leistungen, insbesondere der Erhaltung und Errichtung von Seezeichen.[1]) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hatte die Teilnahme an dieser Vereinbarung abgelehnt, schloſs aber schon am 11. April desselben Jahres mit Dänemark einen Sondervertrag, in welchem letzteres gegen eine Abfindungssumme von 717829 Rigsdaler die Ostsee als ein amerikanischen Schiffen geöffnetes Meer erklärt und sich zur Erhaltung der Seezeichen sowie zur Gestellung von Lotsen gegen einen bestimmten Betrag verpflichtet.

Der Verzicht Dänemarks auf seine finanziellen Ansprüche den die Meerengen passierenden Schiffen gegenüber erstreckt sich seitdem in seiner Wirksamkeit auch auf die Schiffe solcher Staaten, die an den Konventionen nicht beteiligt waren.[2])

Die Frage der Zulässigkeit einer Neutralisierung der Ostsee im Falle eines Krieges wird im § 33 III. behandelt werden. Dem friedlichen Seehandelsverkehr aller Nationen ist die Ostsee jederzeit geöffnet.

III. Häfen, Reeden, Meereseinbrüche und Fluſsmündungen.

Diese Wassergebiete gelten, unabhängig von ihrer Konfiguration und Ausdehnung, als eigentümliche Gewässer der Staaten, zu welchen sie ihrer Lage nach gehören.[3]) Hierher sind insbesondere auch zu rechnen die Haffs der preuſsischen und pommerschen Küste, die Wattenmeere der Nordseeküste, ferner kleinere Meerengen, die nur für die nationale Schiffahrt in Betracht kommen, wie z. B. die Enge zwischen dem englischen Festland und der Insel Wight (The Solent), der Alssund, der Fehmarnsund, der Kalmarsund und zahlreiche ähnliche Gebiete. Was insbesondere die Wattenmeere betrifft, so bilden die sie nach See zu abgrenzenden Inseln die Linie, von der aus die Landgrenze des Küstenmeeres zu berechnen ist, und zwar die westfriesischen von Holland, die ostfriesischen und nordfriesischen von Deutschland; diese Inseln sind als vorgeschobene Teile des Festlandes anzusehen, mit dem sie einst verbunden waren.

---

[1]) Gegen diese Auffassung, welche auch Stoerk (Das offene Meer, S. 497) teilt, wendet sich Heilborn, S. 50f.

[2]) Stoerk, a. a. O.

[3]) „Die Häfen . . . sind ein Eigenthum des Staats." Pr. Allg. Landrecht Th. 2 Tit. 15 § 80; ebenso Code civil Art. 538. — S. darüber auch Cresp, I. S. 34f.

Flufsmündungen und Haffs werden, unabhängig von ihrer Ausdehnung, den Binnenmeeren gleich geachtet.[1]) Ebenso werden auch die in und vor solchen Mündungen belegenen Inseln als ein Teil des Gebietes dieser Staaten angesehen, auch wenn sie nicht okkupiert sind; sie gelten, wie die Inseln vor den Wattenmeeren, im Sinne des internationalen Rechts als zum Festlande gehörig, und erst von ihnen ab beginnt das Küstenmeer.

IV. Grössere Meeresbuchten.

Die Inanspruchnahme gewisser Staatshoheitsrechte über solche Meeresbuchten, die nicht zu den unter I., II. und III. bezeichneten Seegebieten gehören, hat zuweilen ausdrückliche oder stillschweigende Anerkennung gefunden, weit häufiger ist aber gegen ihre Berechtigung Einspruch erhoben worden. Von einem Eigentumsrecht an solchen Meeresteilen kann nicht die Rede sein. Hervorzuheben sind:

a) Buchten, deren Breite, von den äufsersten Punkten des Landes beziehungsweise den Sandbänken ab gerechnet, höchstens 10 Seemeilen beträgt.[2]) Diese Definition findet sich zuerst im Artikel 9 des englisch-französischen Vertrages vom 2. August 1839, betreffend die Kanalfischerei; sie ist in der Folge in eine Reihe von Konventionen und Erlassen, die Berechtigung zur Fischerei in nationalen Gewässern betreffend, übergegangen, so auch in den Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee aufserhalb der Küstengewässer vom 6. Mai 1882, in welchem Art. 2 bestimmt: „Die Fischer jeder Nation sollen das ausschliefsliche Recht zum Betrieb der Fischerei haben in dem Gebiete bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze, in der ganzen Längenausdehnung der Küsten ihres Landes und der daran liegenden Inseln. In den Buchten ist das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie ab zu rechnen, welche in dem, dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Theile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als zehn Seemeilen beträgt.“ Unter Seemeilen ist hier der 60. Teil eines Breitengrades zu verstehen (Art. 3).

b) Die Ansprüche der britischen Krone, betreffend die Ausdehnung ihrer Territorialhoheit auf die gröfseren Buchten, Golfe und Kanäle um Grofsbritannien und Irland, die sogenannten narrow seas und adjoining seas, haben dagegen niemals eine allgemeine Anerkennung gefunden, und wenn auch in einzelnen Fällen die Macht der Verhältnisse eine einspruchslose Hinnahme solcher Prätentionen mit sich brachte, so darf daraus deren Berechtigung nicht hergeleitet werden. Einseitige Inanspruchnahme von Rechten, selbst wenn solche von anderen Staaten, sei es aus Konnivenz, sei es aus Mangel an Macht, einen Widerspruch durchzuführen, nicht angefochten werden, kann niemals denjenigen gegen-

[1]) S. auch das Erk. des preufs. Obertribunals vom 28. November 1866 (Goltdammers Archiv, Bd. 15 S. 77f.)

[2]) Heffter (Geffcken), § 76; Field, § 81.

über, welche sich nicht ausdrücklich oder durch konkludente Akte unterworfen haben, präjudizierlich werden. PHILLIMORE[1]) erklärt zwar: „*The exclusive right of the British Crown to the Bristol Channel between Ireland and Great Britain (mare hibernicum, canal de Saint-George) and to the channel between Scotland and Ireland is incontested*“; unbestritten ist dieses vermeintliche Exklusivrecht aber nur in der Doktrin der englischen Publizisten; anderweit wird ihm die Anerkennung versagt. So bemerkt WOOLSEY:[2]) „*Great Britain long claimed supremacy in the narrow seas adjoining that island. But the claim, although cheaply satisfied by paying certain honors to the British flag, was not uniformly acquiesced in, and has fallen into desuetude. And if it had been urged and admitted in former times, the force of the prescription would be broken by the plea that the views of the world, in regard to the freedom of commerce, have become much more enlarged.*“

Aufser über die vorgedachten Gewässer, also namentlich den Bristol Channel, den St. Georgs Channel, den St. Patricks Channel und die Irish Sea, und in demselben Sinne hat Grofsbritannien die Souveränetät, insbesondere die Jurisdiktion, in Anspruch genommen über die Meereseinschnitte zwischen je zwei Landspitzen (headlands) bis zu der Linie, mittels welcher diese Landspitzen verbunden werden können; diese Buchten werden Königskammern (Kings beziehungsweise Queens Chambers) genannt. Ähnliche Rechte hat auch die Regierung der Vereinigten Staaten hinsichtlich der gröfseren Buchten an der nordamerikanischen Küste prätendiert, so im Jahre 1793 ein Eigentumsrecht an der Delaware-Bay. KENT[3]) tritt für diese Ansprüche ein. Auch WHEATON[4]) erachtet die Jurisdiktionsgewalt der britischen Krone in solchen Gewässern als durch Gewohnheitsrecht begründet; er übersieht, dafs ein solches Exklusivrecht durch Ersitzung nicht erworben werden kann.

Vielfach wird auf diesem Gebiete die im Interesse eines sicheren Verkehrs zugelassene Ausübung gewisser seepolizeilicher Befugnisse mit dem Souveränetätsrecht und der daraus abgeleiteten Jurisdiktionsgewalt zusammengeworfen. Kennzeichnend für die neuesten englischen Anschauungen ist es, dafs die Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878 die Inanspruchnahme eines Jurisdiktionsrechts auf das Küstenmeer bis zur Dreimeilengrenze beschränkt. Die Erörterungen über diese Beschränkung bei den Verhandlungen über die Bill im Oberhause liefern den Beweis, dafs auch die britische Regierung es für bedenklich erachtet hat, den Anspruch auf ein Jurisdiktionsrecht in den vorgedachten weiteren Grenzen, dem Standpunkt der modernen Anschauungen über die Freiheit des Meeres gegenüber, aufrechtzuerhalten.

Die Sonderansprüche der britischen Krone hatten wenigstens die jahrhundertelange stillschweigende oder durch konkludente Handlungen bezeugte Anerkennung für sich. Für die viel weitergehenden nordamerikanischen Ansprüche können aber nicht einmal diese Umstände

---

[1]) § 189. — [2]) § 60.
[3]) I. S. 29f. — [4]) Éléments, I. S. 170.

geltend gemacht werden. Zu welchen Ergebnissen man aber kommt, wenn man den Kommentatoren des amerikanischen Rechts folgt, kann man aus dem für die Vereinigten Staaten autoritativen Werke KENT's Commentaries on American Law ersehen. KENT sucht auszuführen (s. oben S. 25), dafs sich die Hoheitsgewalt der Vereinigten Staaten über den nördlichen Teil des Golfs von Mexiko, abgegrenzt durch eine Linie von der Südspitze Floridas nach der Mississippimündung, das sind etwa 900 Kilometer, erstrecke.

V. Konkurrierende Gebietshoheit.

Eine solche kommt namentlich bei Meerengen und Flufsmündungen in Betracht. Man wird, soweit nicht observanzmäfsig oder konventionell eine Begrenzung der Rechte und Pflichten feststeht, analog wie bei der Flufsgrenze, die Mittellinie der Meerenge als die Grenze der Souveränetät anzusehen haben.[1])

VI. Rechte in nationalen Gewässern.

Der Inhalt der Rechte, welche einem Staate in den von ihm beherrschten Meeresteilen zustehen, umfafst insbesondere:[2])

1. Den ausschliefslichen Betrieb der Küstenfrachtfahrt für nationale Schiffe. Schiffe fremder Flagge werden nur zugelassen auf Grund alten Herkommens, von Staatsverträgen oder einseitiger Bewilligung.[3])

---

[1]) Über die Begrenzung des Öresundes enthält der Artikel von BAJER „En dansk-svensk Forsvarssag“ in der Tidskrift for Søvæsen Bd. 22, 1888, S. 126 f. nähere Angaben. — BLUNTSCHLI (§ 303) stellt die Regel auf: „Wenn zwei Staaten, welche an das freie Meer grenzen, einander so nahe sind, dafs der Küstensaum je des einen Staates in den Küstensaum des anderen hinüberreicht, so sind sie verpflichtet, einander in dem gemeinsamen Gebiet wechselseitig den Küstenschutz zuzugestehen oder über eine Scheidelinie sich zu vereinbaren.“

[2]) Die nachfolgende Aufzählung soll keine erschöpfende sein und kann es auch, wie STOERK (Seegebiet, S. 471) zutreffend hervorhebt, nicht sein, da „die Grenzen der sachlichen Zuständigkeit des Uferstaates soweit reichen, als die staatliche Verwaltungstätigkeit überhaupt zu reichen vermag.“

[3]) Das deutsche Gesetz, betreffend die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881 (R.-G.-Bl. S. 97 f.) bestimmt:

§ 1.

Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), steht ausschliefslich deutschen Schiffen zu.

§ 2.

Ausländischen Schiffen kann dieses Recht durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden.

§ 3.

Der Führer eines ausländischen Schiffes, welcher unbefugt Küstenfrachtfahrt betreibt, wird mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft.

Neben der Geldstrafe kann auf Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht.

Der § 42 des Strafgesetzbuchs findet entsprechende Anwendung.

2. Den ausschliefslichen Betrieb der Küstenfischerei bezüglich aller Meeresprodukte, als Fische, Muscheln, Korallen, Perlen, Seegras etc. für Staatsangehörige.[1]) Die Zulassung Fremder zur Küstenfrachtfahrt schliefst die Berechtigung zum Betriebe der Küstenfischerei nicht ein; diese kann nur erworben werden durch besondere Bewilligung, soweit sie nicht etwa durch Staatsvertrag begründet ist; Abmachungen dieser Art über die gegenseitige Zulassung der Angehörigen der kontrahierenden Teile sind seit dem 15. Jahrhundert in zahlreichen Verträgen, so im Jahre 1459 durch den Londoner Traktat zwischen König Heinrich VII. von England und Erzherzog Philipp von Österreich, als Grafen von Holland und Seeland, vereinbart worden.[2])

3. Die Ausübung der Jurisdiktionsgewalt mit den aus dem Wesen der internationalen Rechtsbeziehungen sich ergebenden Einschränkungen. S. §§ 13, 14, 15.

4. Die Handhabung der Polizeigewalt, namentlich der Sicherheits- und Sanitätspolizei. S. daselbst und § 23.

5. Die Regelung des Lotsenwesens und der Seezeichen.

6. Die Zollkontrolle.

7. Die Regelung der Strandungsangelegenheiten.

8. Die Festsetzung des Seeceremoniells.

Diesen Rechten entsprechend liegen den Seeuferstaaten fremden Schiffen gegenüber, welche sich in ihren Hoheitsgewässern befinden, gewisse Pflichten ob, besonders die Gewährung von Schutz gegen Rechtsverletzungen, im Frieden sowohl wie im Kriege; namentlich hat in Kriegszeiten ein neutraler Staat, neben dem Anspruch auf Respektierung seines maritimen Gebietes seitens der Kriegführenden, die Pflicht, kriegerischen Aktionen derselben in diesem Gebiete entgegenzutreten. S. § 39.

---

§ 4.

Bestehende vertragsmäfsige Bestimmungen über die Küstenfrachtfahrt werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1882 in Kraft.

Die bezüglichen Verträge und Konzessionen sind aufgeführt bei PERELS, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche, 1901, S. 56, 57. Der Vertrag mit Guatemala ist inzwischen gekündigt (R.-C.-Bl. 1902, S. 8).

Über die gesetzliche Regelung in anderen Seestaaten s. die Angaben bei PIÉDELIÈVRE, § 395.

[1]) S. bei GROTIUS, De jure belli ac pacis II. cap. II. § 5; ferner PERNICE, a. a. O. (s. oben S. 11 Anm. 1), S. 146.

[2]) Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich bedroht im § 296a mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder mit Gefängnis bis zu 6 Monaten Ausländer, welche in deutschen Küstengewässern unbefugt fischen, und bestimmt ferner, dafs neben der Geld- oder Gefängnisstrafe auf Einziehung der Fanggeräte, welche der Täter bei dem unbefugten Fischen bei sich geführt hat, sowie der in dem Fahrzeuge enthaltenen Fische zu erkennen ist, ohne Unterschied, ob die Fanggeräte und Fische dem Verurteilten gehören oder nicht. Einzelheiten bei PERELS, a. a. O. S. 162.

§ 6.

Vorübergehende Gebietshoheit über Teile des offenen Meeres.

I. Ansehung der Seeschiffe als Teile ihres Heimatsstaates.

Es besteht die Annahme, dafs Schiffe, wo sie auch immer sein mögen, jedenfalls aber auf hoher See, Teile ihres Heimatsstaates seien, wandelnde Gebietsteile, welche ihre Nationalität, äufserlich gekennzeichnet durch die Flagge, mit sich führen, und deren Rechtsboden derselbe sei, wie derjenige ihres Staates überhaupt, und dafs dies ganz besonders zutreffe für Kriegsschiffe, weil solche ein Teil der bewaffneten Macht des Heimatsstaates sind mit allen Prärogativen desselben, vorzüglich den Souveränetätsrechten.

II. Schlufsfolgerungen.

Anknüpfend an die bezeichnete Annahme ist von einzelnen Publizisten, zu welchem Zweck ist schwer erfindlich, eine temporäre Gebietshoheit angenommen nicht nur über denjenigen Raum des offenen Meeres, in welchem sich eine Kriegsflotte oder ein einzelnes Kriegsschiff befindet, sondern sogar bis auf Kanonenschufsweite von der Flotte oder dem einzelnen Schiffe ab.[1] Solche willkürliche Theorie erscheint mit der Freiheit des Verkehrs auf der offenen See unvereinbar und kann in ihren Konsequenzen nur zu unlöslichen Kollisionen führen.

Wenn Bluntschli[2]) dieser Theorie folgend, als einen Satz des positiven Völkerrechts aufstellt: „Wenn die Schiffe auf offener See fahren, so erstreckt sich die Gebietshoheit ihrer Staaten ungehemmt auf den Bereich der Schiffe und den Theil des Meeres, in welchem das Schiff sich gerade befindet“, so erscheint auch das zu weit gegangen; die Gebietshoheit kann sich füglich nicht weiter erstrecken als auf die Schiffe selbst und die aufsenbords befindlichen Boote. Indessen erklärt auch Phillimore,[3]) gestützt auf Grotius und Bynkershoek: „*The portion of the sea actually occupied by a fleet riding at anchors is within the dominion of the nation to which the fleet belongs, so long as it remains there*“, ebenso De Heyking:[4]) „*La fiction de la qualification territoriale* (*d'un bâtiment naviguant sous pavillon national en pleine mer*) *se rapporte*

---

[1]) De Cussy (I. S. 147) geht wohl am weitesten, wenn er erklärt: „*Un vaisseau de guerre en pleine mer emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire incontestable; dans cette situation il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre qui a pour mesure la portée de ses canons, et si un navire se réfugie dans ce rayon il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre.*“ S. auch das. S. 250, wo die Konsequenzen dieser unhaltbaren Anschauung gezogen werden. Dagegen bemerkt Wharton (I. § 33 S. 121): „*A ship cannot draw around her a line of jurisdiction and appropriate so much of the ocean as she may deem necessary for her protection, and prevent any nearer reproach.*“ — S. auch De Boeck, § 675, Bonfils, § 575 und die bei Fiore (§ 759) angeführte gerichtliche Entscheidung.

[2]) § 318. — S. auch Harburger, S. 110 f., welcher sich aber eingehend gegen die Annahme einer temporären Gebietshoheit über die Umgebung der Schiffe auf dem Meere ausspricht.

[3]) I. § 203 und II. § 303. — [4]) S. 6.

à la partie de la mer occupée par le vaisseau, et qui par cette occupation est soumise an pouvoir de l'État auquel appartient le navire;" in seiner weiteren Betrachtung über ein solches territoire naval findet DE HEYKING nur eine Lücke in der Unanwendbarkeit der Fiktion auf unterseeische Fahrzeuge![1])

Für die Fiktion eines solchen vorübergehenden dominium oder imperium, welches namentlich in den von Kriegsschiffen viel besuchten Revieren einen steten Wechsel des Rechtszustandes mit sich führen müfste, liegt aber auch ein Anlafs in der Tat nicht vor. Um die rechtliche Grundlage für die freie Benutzung des freien Meeres zu gewinnen, ist sie vollends überflüssig, weil ein solches ungestörtes Nutzungsrecht aus dem Prinzip von der Freiheit des Meeres von selbst folgt; jedes Schiff auf See darf frei manövrieren und mufs dabei nur diejenigen Regeln beachten, welche für das Ausweichen der Schiffe gelten, Regeln, welche, wenn sie auch formell nicht als ein Teil des Völkerrechts erscheinen, doch in allen Seegesetzgebungen der zivilisierten Nationen denselben Inhalt haben und insofern allgemeines internationales Recht sind (s. unten § 18).

Die Annahme eines besonderen Schiffsterritoriums (territoire oder domaine naval), wie es HAUTEFEUILLE[2]) für den Raum des Meeres, welchen ein Schiff einnimmt und welchen es für seine Manöver nötig hat, unterstellt, ist eben kein Bedürfnis; sie ist aber auch insofern bedenklich, als es auf der Hand liegt, dafs, wenn man auch nur so weit gehen will, ein Ineinandergreifen der Schiffsterritorien verschiedener Nationen unvermeidlich sein würde, ebenso unvermeidlich, als wenn man mit DE CUSSY dazu auch noch denjenigen Teil des Meeres rechnen will, der das Schiff bis auf Kanonenschufsweite umgibt; die hieraus sich mit Notwendigkeit ergebenden Kollisionen von Rechten sind unlöslich und würden, wenn die Praxis sich die Theorie zu eigen machen wollte, sicherlich nicht selten zu sehr entbehrlichen Konflikten führen. Kurz, die ganze Annahme, die weder theoretisch begründet noch in der Praxis anerkannt ist, erscheint hinfällig.[3]) Unhaltbar ist aber auch die anscheinend unverfängliche Regel BLUNTSCHLIS; denn es würden mit derselben die unbestreitbaren Rechte der Kriegführenden auf See Neutralen gegenüber unvereinbar sein, man müfste sich denn in die den Grundlehren von der Neutralität zuwiderlaufende Konsequenz fügen, dafs man auf neutralem Boden — als solcher würde ja nach BLUNTSCHLI, PHILLIMORE u. a. der Raum des Meeres anzusehen sein, auf welchem sich ein neutrales Schiff, gleichviel ob Kriegs- oder Kauffahrteischiff, zeitweise befindet — ein Visitationsrecht der Kriegführenden und ein Prisenrecht anerkennt.[4]) Selbst wenn man nur die Annahme

---

[1]) Die irrige Auffassung kommt auch zum Ausdruck in der Auseinandersetzung des Assistant Attorney General in der Reklamationsangelegenheit No. 30 vor der Spanish Treaty Claims Commission vom 19. Dezember 1901, wo es heifst: *„A United States battle ship represents the sovereignty of its country ... The vessel and the water upon which it floats are United States territory."*

[2]) Histoire, S. 23.

[3]) So auch ZORN, a. a. O. II. S. 824 Anm. 4; ferner RIVIER, Principes I. S. 238: *„Cette notion (territoire ou domaine naval) est superflue, et d'ailleurs antijuridique";* auch Völkerrecht, § 19 S. 169 und 170 Anm. 4.

[4]) Unzutreffende Schlufsfolgerungen zieht auch CRESP, I. S. 67, 68.

einer vorübergehenden Gebietshoheit über die Umgebung von Kriegsschiffen zulassen will, gelangt man doch schon in ein Dilemma bei der Frage, wie damit das Recht der Kriegführenden, convoyierte Schiffe anzuhalten und unter gewissen Voraussetzungen auch zu durchsuchen (vgl. § 54 II), vereinbar ist.

Für die Berechtigung der Fiktion eines territoire naval könnten vielleicht die Vorschriften und Gebräuche geltend gemacht werden, die hinsichtlich des Abstandes bestehen, welchen ein Kreuzer oder Kaper bei der Annäherung an ein Handelsschiff, das er dem Visitationsrecht zu unterwerfen beabsichtigt, innezuhalten hat, und welcher vielfach, entsprechend der Ausdehnung des Küstenmeeres, auf Kanonenschufsweite festgesetzt ist. Diese Bezugnahme würde aber nicht zutreffend sein, weil einmal auf den gedachten Abstand nur das Annäherungsrecht der Kreuzer und Kaper selbst, nicht dasjenige ihrer Boote, beschränkt ist, weil ferner Kanonenschufsweite keineswegs die allgemein feststehende Entfernung ist, die innegehalten werden soll, anderweit vielmehr anerkannt wird, dafs der Abstand nach den besonderen Umständen des Einzelfalles bemessen werden müsse (s. § 53), und weil schliefslich die Innehaltung jener Grenze nicht nur mit dem praktischen Bedürfnis unvereinbar, sondern in den allermeisten Fällen, stets aber zur Nachtzeit, unmöglich ist; das beiderseitige Interesse einer schnellen Abfertigung der neutralen Handelsschiffe macht gerade eine möglichst grofse Annäherung wünschenswert.

Auch für die Begründung der Berechtigung eines ungestörten Betriebes der Seefischerei bedarf es der Fiktion nicht. Denn wenn auf der einen Seite das Recht, auf hoher See die Fischerei auszuüben, niemandem versagt werden kann, so haben sich auf der anderen Seite, hervorgegangen aus dem Bedürfnis, Beeinträchtigungen der Seefischer bei dem Betrieb ihres Gewerbes möglichst zu verhüten, neben zahlreichen Konventionen (trèves pêcheresses) im Laufe der Jahrhunderte mannigfache Gebräuche gebildet, durch deren Beobachtung das Ziel vollkommen erreicht werden kann.

II. Abschnitt.

Nationalität der Seeschiffe.

§ 7.

Allgemeine Grundsätze.

I. Bedeutung und Nachweis der Nationalität.

Das Bedürfnis, im Interesse der Sicherheit auf dem Meere möglichst umfassende Garantieen zu gewinnen, liegt in der besonderen Natur des Seeverkehrs begründet und ist in erhöhtem Mafse hervorgetreten, seitdem dieser Verkehr durch den Dampfschiffahrtsbetrieb eine wesentliche

Umgestaltung erfahren hat. Solche Garantieen sind nicht allein erforderlich für Kriegszeiten, insofern jeder Krieg zwischen Seestaaten den Seehandelsverkehr beider Parteien sowohl, wie auch mehr oder weniger den der Neutralen in Mitleidenschaft zieht, sondern nicht minder und aus sehr mannigfachen Ursachen für einen ordnungsmäfsigen und sicheren Betrieb der Seefahrt im Frieden.

Die Grundlage für die staatliche Einwirkung und für den maritimen Rechtsschutz ist die Zugehörigkeit eines jeden Schiffes zu einem bestimmten Staat, seine Nationalität. Ein Seeschiff, welches sich nicht dem Verdacht aussetzen will, Seeraub zu treiben, mufs seine Nationalität nachweisen können. Dieser Nachweis wird geführt durch die Flagge und die Schiffspapiere. *„Le pavillon est le signe distinctif apparent du caractère national d'un navire. Chaque Etat a ses couleurs particulières, sous lesquelles naviguent ses citoyens, et qui ne peuvent être portées sans sa permission quand on en vient aux preuves réelles. Mais ce signe distinctif ne peut être le seul; car s'il en était ainsi, il serait bien facile de déguiser la nationalité d'un bâtiment.*[1]) *C'est dans le but d'une constatation évidente de cette nationalité qu'ont été institués les papiers de bord ou lettres de mer dont tout navire de commerce doit être pourvu. Le nombre, la nature et la formule de ces papiers sont réglés par la loi de chaque pays, fréquemment par les dispositions des codes de commerce maritime.“* [2])

II. Die Nationalflagge.

Die Nationalflagge ist das äufsere Kennzeichen der Staatszugehörigkeit eines Schiffes; sie ist das einfachste, wenn auch keineswegs unter allen Umständen ausreichende Mittel der Legitimierung. Aufser zur Bezeichnung der Nationalität wird sie aber auch gebraucht, um gewissen Tatsachen und Absichten Ausdruck zu geben, namentlich bei feierlichen Gelegenheiten durch Setzen in den Toppen, in Fällen der Not etc.; so ist die Nationalflagge halbstocks gesetzt Zeichen der Trauer; die Flagge geknotet (in Schau) Notzeichen; [3]) Auf- und Nieder-

---

[1]) *„Le pavillon indique seulement leur nationalité (des navires de commerce); il ne la prouve pas“* (PIÉDELIÈVRE, § 624).

[2]) ORTOLAN, I. S. 174; s. auch v. MARTENS, Précis II. § 317; CAUCHY, I. S. 47, 50, II. S. 152 f. Historisches über Flaggen s. bei CLEIRAC in dem Anhang „Livrées ov covlevrs des pauillons des nauires pour la connoissance et distinction de châque nation qui met à la mer“; es heifst hier: *„Ce fut jadis un ancien ordre, principalement aux expéditions des Guerres Sainctes et d'outre mer, que chaque Nation portoit les Estandars, Banières, et Pauillons de liurée, designés ou variés de certaines couleurs pour les distinguer et faire reconnoistre, lesquelles couleurs et liurées pour la plus part ils ont encore retenu; et furent attribuées, par les Generaux des armées, auec raison et sens Mystique: Cette matière est autre et outre les Armories. D'où procede que les Ordonnances de la marine ont conserué le droict aux Seigneurs Admiraux, de pouuoir donner bannières, liurées, couleurs et deuises aux Nauires, sans qu'il soit permis aux Capitaines, Maistres, ou Bourgeois d'en prendre à plaisir ou volonté. Cela estant du droict public et de toute la Nation.“*

[3]) Das offizielle Notzeichen ist das Signal N.C. des Internationalen Signalbuchs und das Fernsignal, d. i. eine viereckige Flagge bezw. ein Kegel, darunter oder darüber ein Ball oder ähnlicher Körper. Bezüglich der akustischen Notsignale s. Art. 31 der V. zur Verhütung des Zusammenstofsens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 203 f.).

holen derselben (Dippen) ist Schiffsgrufs; Niederholen (Streichen) der Flagge bezeichnet in der kriegerischen Aktion die Absicht, ein Schiff zu übergeben.

Die Bestimmung über die Form, Zeichnung und Farben der Nationalflagge steht jetzt allgemein der souveränen Staatsgewalt zu. Ihre Wahl ist nur durch die Regel beschränkt, dafs nicht eine bereits im internationalen Seeverkehr anerkannte Flagge eingeführt werden darf, weil sonst nicht nur der Zweck, Ausweis über die Nationalität, verfehlt, sondern auch der Ausgangspunkt für Konflikte mannigfacher Art gegeben werden würde.

Das Recht jedes Staates, seine Nationalflagge festzusetzen, begreift auch die Befugnis, Veränderungen derselben anzuordnen. Solche Veränderungen pflegen namentlich beim Wechsel der Staatsform zu erfolgen.[1])

Neuerdings ist auch die Frage erörtert worden, ob ein Binnenstaat, d. h. ein Staat, dessen Gebiet von seegehenden Schiffen nicht erreicht werden kann, Seehandelsschiffen seiner Angehörigen die Befugnis zum Führen seiner Nationalflagge zu erteilen befugt ist. Die Veranlassung gab ein bezüglicher Antrag Schweizerischer Staatsangehöriger, die ihren Wohnsitz im Auslande hatten. Die Tendenz war, die Neutralität der Schweiz in Kriegszeiten uneingeschränkt für ihre Schiffe zur Geltung zu bringen, freilich ein eigenartiger Gedanke, insofern die Neutralität der Schweiz lediglich einen territorialen Charakter hat. Abgesehen davon aber erscheint, da die Ermächtigung zur Führung einer Nationalflagge auf See ein Ausflufs der Souveränetät ist, diese Befugnis um so weniger anfechtbar, als damit ein Eingriff in die Rechte der Seestaaten nicht verbunden ist.[2]) Der schweizerische Bundesrat sprach sich auch im Prinzip für das Recht der Regierung zur Erteilung der Ermächtigung aus; eine weitere Folge wurde aber der Anregung mit Rücksicht darauf nicht gegeben, dafs ein Seegesetz für die Schweiz nicht existiert, und zutreffend bemerkt Rivier[3]) dazu: *„Il ne suffit pas d'avoir un pavillon, il faut avoir les moyens de le faire respecter.“*

Das Recht der Kauffahrteischiffe zur Führung der Nationalflagge macht jeder Staat von besonderen Erfordernissen abhängig, die im einzelnen durch wirtschaftliche und politische Rücksichten bedingt sind und daher in den verschiedenen Staaten wesentlich voneinander abweichen.[4]) Solche Voraussetzungen sind: Erbauung des Schiffes im Inlande, Staatsangehörigkeit der Eigentümer oder eines Teiles derselben,

---

[1]) So erhielt die alte englische Kriegsflagge aus der Zeit König Eduards III., das rote Georgskreuz auf weifsem Grunde, unter Jacob I. (1606) zum Zeichen der Vereinigung Englands und Schottlands durch Einführung des sog. Union Jack die Gestalt, die sie noch heute führt. Die französische Flagge hat infolge Veränderungen der Staatsform im 18. und 19. Jahrhundert mehrfach gewechselt. An Stelle der preufsischen Kriegsflagge ist im Jahre 1867 diejenige des Norddeutschen Bundes getreten.

[2]) Twiss, S. 327; Calvo, § 427; Stoerk, Das offene Meer S. 525. — S. auch den Fall bei Rosse, Guide S. 148.

[3]) Principes, S. 243.

[4]) S. auch Den Beer Poortugael, S. 114 f.

Staatsangehörigkeit des Kapitäns und eines Teiles der Besatzung. Diese von einander sehr abweichenden Festsetzungen gehören dem Verwaltungsrecht der einzelnen Staaten an; sie treten aber in die Sphäre des internationalen Rechts ein und bilden gewissermaſsen einen integrierenden Teil desselben, einmal, weil sie vielfach internationalen Verträgen mit zu Grunde gelegt werden, und ferner, weil sie, aus denselben Grundprinzipien herstammend, ungeachtet ihrer Verschiedenartigkeit doch nach der einen oder andern Richtung hin einen gemeinsamen Charakter tragen.

In den neueren Handels- und Schiffahrtsverträgen ist durchweg die gegenseitige Anerkennung der Staatszugehörigkeit der Kauffahrteischiffe der vertragschlieſsendenden Teile nach Maſsgabe der bezüglichen Landesgesetze ausgesprochen.

Eine möglichst einheitliche Regelung der Grundsätze über das Recht zur Führung der Nationalflagge der Kauffahrteischiffe würde manchen Vorteil bieten; sie wäre aber nicht vereinbar mit den verschiedenartigen wirtschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Seestaaten. Schon PARDESSUS[1]) bringt dies zum Ausdruck, indem er hervorhebt: das schlechteste bürgerliche Gesetzbuch würde unzweifelhaft ein für alle Nationen ohne Unterschied verfaſstes sein, und das schlechteste Seegesetz dasjenige, welches nicht durch die besonderen Interessen und Gebräuche der einzelnen Nation diktiert ist. Ebenso erklärt GOLDSCHMIDT[2]) den vielfachen Bestrebungen auf Beseitigung der mannigfachen Rechtsverschiedenheiten gegenüber: Es sei nicht die Aufgabe der Gesetzgebung, auf Kosten des obersten Rechtszweckes, welcher eine angemessene Ordnung der Lebenszwecke erheischt, eine nur formale Rechtsgleichheit zu schaffen, die sich als völlig unzureichend erweist, die vielfach auseinandergehenden oder gar widerstreitenden Interessen der menschlichen Gesellschaft gleichmäſsig zu befriedigen. In demselben Sinne bemerken LYON-CAEN und RENAULT[3]) mit Bezug auf die Bestrebungen nach einer einheitlichen Regelung: „*Ce vœu est difficilement réalisable, par la raison que les règles à ce sujet ne doivent pas tenir compte seulement d'idées abstraites, mais des intérêts engagés dans la question, interêts qui varient forcément suivant les pays. Un pays a des capitaux et des matelots en nombre insuffisant; un autre a des matelots, mais peu de capitaux; l'un n'a pas de chantiers de construction, l'autre en a qu'il veut encourager; il est impossible de trouver une formule sur laquelle ces divers pays tomberont d'accord.*“

Das Institut de droit international, welches sich im Jahre 1896 einer näheren Erörterung der Frage über die Festsetzung einheitlicher Regeln über das Flaggenrecht unterzogen hat, ist zu dem Ergebnis gekommen: hinsichtlich der Nationalität des Kapitäns und des Ersten Offiziers, als dessen Stellvertreters, könne nicht einheitlich bestimmt werden, daſs die Berechtigung zur Führung der Nationalflagge von deren

[1]) I. S. 3.

[2]) S. dessen Artikel „Handelsrecht“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 2, IV. S. 1057.

[3]) Traité de droit commercial, Paris 1901, V. S. 47.

Staatsangehörigkeit abhängig zu machen sei, vielmehr müsse die bezügliche Bestimmung jedem einzelnen Staate überlassen bleiben.[1])

Nur soweit die Interessen der verschiedenen Nationen nicht auseinandergehen, darf die Herstellung gleicher Normen als ein Fortschritt begrüfst werden, und soweit wird auch eine einheitliche Gestaltung unaufhaltsam vorwärtsschreiten. Im Seerecht ist das namentlich der Fall, sofern es sich um Gegenstände seemännisch-technischer oder kaufmännisch-technischer Natur handelt; in ersterer Hinsicht ist bereits eine einheitliche Gestaltung der Vorschriften zur Verhütung von Schiffskollisionen erreicht, in letzterer ist eine einigermafsen gleichmäfsige Fassung der Urkunden des Seefrachtverkehrs (Konnossemente, Chartepartieen etc.) erwünscht. Erstrebt wird ferner eine einheitliche Gestaltung des Rechts der grofsen Haverei, sowie der Haftung und gerichtlichen Zuständigkeit bei Schiffskollisionen.

Die Bedeutung der Nationalflagge der Kauffahrteischiffe im internationalen Recht tritt namentlich hervor:

a) bezüglich der Berechtigung zur Küstenfrachtfahrt und zur Fischerei in nationalen Gewässern;

b) bezüglich der Unterstellung der Schiffe unter die administrative und Justizgewalt der einzelnen Staaten, welche aufserhalb der nationalen Gewässer sich regelmäfsig nur auf die ihnen zugehörigen Schiffe erstreckt;

c) bezüglich der von den Schiffen zu entrichtenden Abgaben;

d) im Civilprozefs, sobald eine Kollision der Rechte eintritt und das Gesetz des Flaggenstaates in Anwendung kommen soll;

e) in Kriegszeiten, besonders wegen Ausübung des Seebeuterechts gegen Schiffe feindlicher Nationalität.

Der rechtliche Charakter der Nationalflagge ist auch in neuester Zeit nicht immer klar aufgefafst worden.[2])

---

[1]) Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce (Annuaire 1896) Art. 4.

[2]) Nachdem Spanien in dem Friedensvertrage mit den Vereinigten Staaten von Amerika auf die Souveränetät über Kuba verzichtet hatte, gestattete die Regierung zu Washington den kubanischen Zollbehörden, kubanische Schiffe nach fremden Häfen oder Häfen der Vereinigten Staaten unter dem kubanischen Unterscheidungs-Signal, also ohne eine staatlich anerkannte Nationalflagge, ausklarieren zu lassen, und zwar mit dem ausdrücklichen Hinweis, dafs die Vereinigten Staaten keinen Schutz für diese Schiffe übernähmen (Tarif-Zirkular No. 71 vom 23. Mai 1899). Man gelangte nun freilich sehr bald zu der Einsicht, dafs die kubanischen Schiffe unter diesen Umständen schutzlos, und, weil durch das Unterscheidungs-Signal ihre Nationalität nicht nachgewiesen wird, im Sinne des internationalen Verkehrs auch rechtlos wären. In der Folge wurde deshalb jene Anordnung dahin abgeändert, dafs solche Schiffe, wenn sie bereits vor dem 1. Januar 1899 Kubanern gehört hatten, über dem Unterscheidungs-Signal für den kubanischen Küstenhandel die amerikanische Flagge führen dürfen, wie es heifst: „lediglich zu dem Zweck der Anzeige, dafs die amerikanische Regierung, entsprechend dem Friedensvertrage, die Verpflichtungen übernommen hat und erfüllen wird, welche sich nach internationalem Recht aus der Besetzung Kubas für den Schutz von Leben und Eigentum der Kubaner ergeben". Es sollten aber, wie ausdrücklich hervorgehoben wird, die Kapitäne und Reeder der betreffenden Schiffe durch die Führung der Flagge der Vereinigten Staaten nicht die Rechte und Privilegien erhalten, welche die Gesetze und Verträge der Vereinigten Staaten deren Schiffen gewähren, insbesondere

§ 8.

Der besondere Inhalt des Flaggenrechts.

Den Ausgangspunkt der nachfolgenden Darstellung soll die deutsche Gesetzgebung bilden, welche, wenn auch nicht vorbildlich, immerhin in wichtigen Grundzügen typisch ist für die Regelung, die das Flaggenrecht in einer grofsen Zahl der an der Völkerrechtsgemeinschaft teilhabenden Seestaaten gefunden hat. Soweit im einzelnen wesentliche Abweichungen bestehen, werden sie vergleichsweise in Betracht gezogen werden.

Die Grundlage der einheitlichen Regelung der Materie für deutsche Schiffe bilden die in den Artikeln 53 bis 55 der Verfassung des Deutschen Reichs enthaltenen, den bezüglichen Festsetzungen der Verfassung des Norddeutschen Bundes entsprechenden Bestimmungen. Es wird darin die Einheitlichkeit der Kriegsmarine unter dem Oberbefehl des Kaisers, sowie die Einheitlichkeit der von den Kauffahrteischiffen aller Bundesstaaten gebildeten Handelsmarine ausgesprochen und verordnet: „Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weifs-roth.“

I. Die Flagge der Privatschiffe.

A. Beschreibung.

Gemäfs der Verordnung, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe, vom 25. Oktober 1867 bildet die Nationalflagge der deutschen Kauffahrteischiffe ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weifs und der untere rot ist. Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Flagge wird von den Schiffen am Fock- oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Top oder im Want — geführt. Ein besonderes Abzeichen in der Flagge oder einen Wimpel zu führen, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.

Durch Kaiserlichen Erlafs vom 1. Juli 1896 (R.-G.-Bl. S. 181) ist aber den Führern deutscher Seehandelsschiffe, solange sie Offiziere des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine sind, oder wenn sie früher als Seeoffiziere der Kaiserlichen Marine angehört haben und mit der Erlaubnis zum Tragen der Uniform verabschiedet sind, die Berechtigung verliehen worden, das Eiserne Kreuz auf der deutschen Handelsflagge zu führen.[1]) Diese Bewilligung entspricht der englischen Vorschrift, gemäfs welcher den Offizieren der Königlichen Marine on the Retired

---

hinsichtlich der Gebühren in den Häfen der Vereinigten Staaten (Tarif-Zirkular No. 76 vom 16. Juni 1899). S. auch Customs Regulations for ports in the island of Cuba vom 22. Juni 1901, namentlich Art. 179. Man kann nicht behaupten, dafs hierdurch ein Rechtsschutz für diese Schiffe, auf den es vornehmlich ankommt, gesichert ist.

[1]) Ausführungsbestimmungen vom 16. August 1896 (M. V. Bl. S. 183).

List und der Royal Navy Reserve, wenn sie ein britisches Kauffahrteischiff führen, ein Certifikat erteilt wird, durch welches sie ermächtigt werden, die blaue Flagge der Königlichen Marine zu führen; dies ist dieselbe Flagge, welche staatlich subventionierte Dampfer und andere besonders privilegierte Schiffe führen dürfen. Die Berechtigung zur Führung dieser Flagge, anstatt der roten Flagge der britischen Kauffahrteischiffe, ist aber, aufser von verschiedenen Formalitäten, noch davon abhängig, dafs 10 Mann der Besatzung Beurlaubte der Royal Naval Reserve sind. Nach dem italienischen Regolamento di disciplina militare per i corpi della R. Marina vom 11. Juni 1893 kann das Marineministerium den von Offizieren der Flottenreserve geführten Kauffahrteischiffen die Führung des Wimpels am Hauptmast gestatten (Art. 319).

B. Charakter der Reichsflagge.

Das Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (R.-G.-Bl. S. 319 f.)[1]) bestimmt, unter Anlehnung an das Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Berechtigung zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (B.-G.-Bl. S. 35 f.), dafs die deutschen Kauffahrteischiffe mit Einschlufs der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge ausschliefslich die Reichsflagge zu führen haben. Die Nationalflaggen der einzelnen Bundesseestaaten tragen also nicht mehr den Charakter von Nationalflaggen im Sinne des öffentlichen Seerechts; und selbst für ein Kauffahrteischiff deutscher Reederei, das auf den Schutz des Reiches verzichten wollte, würde es völkerrechtlich nicht angängig sein, die Landesflagge seines Heimatsstaates als Nationalflagge zu führen; vielmehr würde es sich durch die Führung einer solchen, weder im internationalen Seeverkehr noch im deutschen Seerecht der Gegenwart anerkannten Flagge denationalisieren.

Dekorationsflaggen, wie auch Flaggen mit dem Namen des Schiffes, mit dem Wappen des Heimatshafens, Kontorflaggen u. dgl. können, wenn Veranlassung dazu vorliegt, gesetzt werden, aber nicht an der Stelle, wo die Nationalflagge geführt wird, welche in solchen Fällen ebenfalls gehifst werden mufs. Dem Setzen der Landesflaggen als Dekorationsflaggen steht grundsätzlich nichts entgegen.

C. Führung der Reichsflagge.

a) Das Recht zur Führung.

Die Kauffahrteischiffe sind zur Führung der Reichsflagge nur dann berechtigt, wenn sie im ausschliefslichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen.[2]) Diesen werden gleich geachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene

[1]) Erläutert bei Perels, a. a. O. S. 6 bis 34. S. ferner G. Schaps, Das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe etc., im Archiv f. öffentl. Recht, Bd. 14 (1899) S. 525 bis 555.

[2]) Die Ausschliefsung Fremder von der Beteiligung an der Reederei findet sich bereits in einer Reihe mittelalterlicher Munizipalgesetze.

Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inland ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind. Die Beteiligung von ausländischem Kapital an deutschen Kauffahrteischiffen ist hiernach an sich zugelassen, z. B. wenn das Schiff einer im Inlande domizilierten Aktiengesellschaft gehört, deren Aktien sich ganz oder zum Teil im Besitze von Ausländern befinden.

Der Grundsatz, dafs das Recht zur Führung der Nationalflagge durch die Staatsangehörigkeit der Schiffseigentümer bedingt sein soll, gilt auch für viele andere Staaten, namentlich für Grofsbritannien, Rufsland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, ferner für Norwegen mit der Mafsgabe, dafs die Eigentümer zum Teil Norweger zum Teil Schweden sein können, der Korrespondentreeder aber Norweger und in Norwegen ansäfsig sein mufs. Die Gesetzgebung anderer Staaten erfordert nur partiell nationales Eigentum; in Österreich-Ungarn und Dänemark wird wenigstens zwei Drittel nationales Eigentum erfordert, ebenso in Schweden mit der Mafsgabe der Gleichstellung norwegischen Eigentums; in Belgien soll mehr als die Hälfte Eigentum Staatsangehöriger sein, in Frankreich und Griechenland wenigstens die Hälfte; komplizierte Regeln gelten für Italien, die Niederlande, Portugal. Keine bezüglichen Einschränkungen bestehen in einzelnen südamerikanischen Republiken, z. B. Argentinien, Chile, Kolumbien, Paraguay.

Für den Fall des Überganges des Eigentums an einzelnen Schiffsparten auf Ausländer ist Fürsorge getroffen, dafs das Recht zur Führung der Nationalflagge nicht ohne weiteres verloren geht.

Während für die deutschen Schiffe das Flaggenrecht als solches lediglich von der Reichsangehörigkeit der Eigentümer abhängig ist, knüpfen einzelne fremde Staaten die Berechtigung zur Führung ihrer Nationalflagge noch an die Voraussetzung der Erbauung des Schiffes im Inlande, und eine Reihe von Seestaaten stellen als Erfordernis auf: Staatsangehörigkeit des Kapitäns bezw. eines Teiles der Besatzung. So erfordert das französische Gesetz die Staatsangehörigkeit des Kapitäns, der Offiziere und von wenigstens drei Vierteln der Mannschaft, ebenso das griechische Gesetz; das portugiesische Gesetz verlangt Staatsangehörigkeit des Kapitäns, des Superkargos und von zwei Dritteln der Mannschaft. Das schwedische Gesetz bestimmt, dafs drei Viertel der Besatzung Schweden oder Norweger sein müssen, mit der Mafsgabe jedoch, dafs im Auslande eine Anheuerung von Ausländern über ein Viertel zugelassen wird; diese Einschränkung entspricht den Bedürfnissen des Schiffahrtsverkehrs, denn es liegt auf der Hand, dafs durch die in Rede stehenden Festsetzungen erhebliche Verlegenheiten entstehen können. Auf österreichisch-ungarischen Schiffen mufs der Kapitän Österreicher oder Ungar sein, auf grofser Fahrt auch der Steuermann. Nach der Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika müssen der Kapitän, die Schiffsoffiziere und mindestens zwei Drittel der Besatzung amerikanische Bürger sein. Vorschriften in Betreff der Staatsangehörigkeit des Personals enthalten ferner die Gesetzgebungen von Brasilien, Finnland, Italien, Mexiko, Rufsland, Spanien u. a.

Wenn auch für deutsche Schiffe die Staatsangehörigkeit des Kapitäns und der Schiffsoffiziere für die Berechtigung eines Schiffes zur Führung der Reichsflagge ohne Bedeutung ist, so kann doch ein Ausländer nur dann als Kapitän, Steuermann oder Maschinist zugelassen werden, wenn ihm die Befugnis zur Ausübung dieses Gewerbes gemäfs den Vorschriften der Reichsgesetzgebung erteilt ist.[1])

Auch für das Gebiet des internationalen Rechts sind die Bestimmungen über die Staatsangehörigkeit des Schiffspersonals unter Umständen von nicht zu unterschätzender Bedeutung. S. § 34 III a.

b) Ausübung des Rechts.

Das Recht, die Reichsflagge zu führen, darf regelmäfsig erst ausgeübt werden nach Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister und Erteilung des Schiffs-Certifikats.

Die Registrierung der Kauffahrteischiffe ist nach dem Vorgang der britischen Gesetzgebung in allen Seestaaten eingeführt worden und gilt als ein in der Regel unerläfsliches Erfordernis für die Ausübung des Rechts, die Nationalflagge zu führen.

Für das deutsche Recht ist die Materie, in Anlehnung an das Gesetz vom 25. Oktober 1867, neu geregelt durch das Flaggengesetz vom 22. Juni 1899. Hiernach ist die Eintragung in das Schiffsregister obligatorisch für jedes zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Schiff von über 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt; die Eintragung kann regelmäfsig nur erfolgen in das Schiffsregister desjenigen Hafens, von welchem aus, als dem Heimatshafen, die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll; hier ist das Domizil des Schiffes. Jedes Schiff wird im Register unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen; die Eintragung mufs enthalten den glaubhaften Nachweis des Rechts, die Reichsflagge zu führen und speziell folgende Angaben:

1. den Namen und die Gattung des Schiffes sowie das Unterscheidungssignal;
2. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung;[2])
3. die Zeit und den Ort der Erbauung, soweit sie festzustellen sind;
4. den Heimatshafen;
5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders oder, wenn eine Reederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitreeder und des Korrespondentreeders, sowie die Gröfse der den einzelnen Mitreedern gehörenden Schiffsparten; bei Handelsgesellschaften, eingetragenen Genossenschaften und juristischen Personen die Firma oder den Namen und den Ort, an welchem sie ihren Sitz haben, bei offenen Handelsgesellschaften aufserdem den Namen und die nähere Bezeichnung

[1]) Das J. de dr. i. hat in dem Entwurf einer Regelung, betreffend die Nationalflagge der Kauffahrteischiffe (Art. 4) den Satz aufgestellt: „*Chaque État déterminera les conditions à remplir pour qu'on puisse être nommé capitaine ou premier officier d'un navire de commerce: mais la nationalité du capitaine ou celle des membres de l'équipage, ne formera pas une condition pour l'acquisition ou la perte du droit au pavillon national.*“ (Annuaire 1896, S. 202).

[2]) S. Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (R.-G.-Bl. S. 161 f.).

sämtlicher Gesellschafter, bei Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher persönlich haftenden Gesellschafter;

6. die Angabe, dafs in Ansehung der Reichsangehörigkeit der Beteiligten die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind;

7. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

8. den Tag der Eintragung;

9. die Ordnungsnummer, unter der das Schiff eingetragen ist.

Die Registrierung ist die Grundlage für das Schiffs-Certifikat. Dieses ist eine von der Registerbehörde ausgefertigte, mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde, welche aufserdem bezeugen mufs, dafs die vorgedachten Nachweise geführt sind und das Schiff zur Führung der Reichsflagge befugt ist.[1])

Veränderungen in den unter Nr. 1 bis 8 gedachten Tatsachen sind in das Schiffsregister einzutragen und auf dem Certifikat zu vermerken.

Ein Schiff ist im Schiffsregister zu löschen und das Certifikat einzuziehen: sobald es das Recht zur Führung der Reichsflagge verliert, wenn es untergegangen oder als reparaturunfähig kondemniert ist, und wenn sich im Falle doppelter Staatsangehörigkeit des Reeders ergibt, dafs das Schiff in das Schiffsregister eines fremden Staates eingetragen ist.

Die Regel, dafs das Recht, die Reichsflagge zu führen, erst nach der Registrierung des Schiffes und der Ausfertigung des Certifikats ausgeübt werden darf, erleidet zwei Ausnahmen:

a) In Betreff der Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt; bei diesen hängt es von dem Ermessen des Reeders ab, ob er sie registrieren lassen und ein Certifikat erwerben will.[2])

b) Erlangt ein im Auslande befindliches Schiff dadurch, dafs es in das Eigentum eines Reichsangehörigen gelangt, das Recht zur Führung der Reichsflagge, so kann das Schiffs-Certifikat durch eine Bescheinigung ersetzt werden, die der Konsul, in dessen Bezirke das Schiff sich zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, über das Flaggenrecht erteilt (Flaggenzeugnis).[3]) Das Flaggenzeugnis hat nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit. Ein

---

[1]) Ein einheitliches Formular ist auf Grund des Art. 54 der Reichsverfassung vom Bundesrat unterm 10. November 1899 (vordem unterm 21. Dezember 1872) festgestellt.

[2]) Die Grenze ist so gezogen, dafs einerseits möglichst alle nach ausländischen Häfen gehenden oder sonst in internationale Beziehungen tretenden Schiffe zur Registrierung verpflichtet sind, und andererseits möglichst alle diejenigen Schiffe von der Verpflichtung befreit sind, für welche in der Registrierung nur eine lästige Verpflichtung ohne entsprechenden Nutzen zu erblicken wäre.

[3]) Näheres über die Erteilung des Flaggenzeugnisses s. bei v. König, S. 386 bis 389. — Über die mifsbräuchliche Erteilung von provisorischen Certifikaten während des letzten russisch-türkischen und des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 seitens britischer Konsuln an Handelsschiffe der im Kriege befindlichen Staaten und die bezüglichen Erörterungen im englischen Parlament s. Journ. de dr. i. pr. 1898, S. 621 f.

Flaggenzeugnis kann auch behufs der ersten Überführung eines neuen Schiffes in einen anderen Hafen von dem Registergericht des deutschen Erbauungshafens ausgestellt werden;[1]) dieses Zeugnis gilt nur für die Dauer der Überführung.

Durch das Schiffs-Certifikat (certificate of registry, lettre de mer) oder die an dessen Stelle nach Maßgabe des Verwaltungsrechts der einzelnen Seestaaten amtlich ausgefertigte Urkunde, z. B. das Flaggenzeugnis, wird das Recht zur Führung der Nationalflagge nachgewiesen. Zum Nachweis dieses Rechts können mithin daneben andere Schiffspapiere nicht gefordert werden. Die Nationalität und Identität eines Schiffes, die namentlich in Kriegszeiten von großer Bedeutung sind, ergeben sich aber auch noch aus anderen, übrigens zum Teil außer Gebrauch gekommenen Dokumenten des Seeschiffahrtsrechts. Hierher gehören namentlich:

1. Der Seepaſs oder Seebrief (sea letter, lettre de mer), eine Urkunde, durch welche die Legitimation des Kapitäns zur Seefahrt mit einem näher bezeichneten Schiff unter der Nationalflagge des Staates, in dessen Namen die Ausfertigung erfolgt, erteilt wird.

2. Der Bielbrief oder Beylbrief (builder's certificate, acte de construction), eine obrigkeitliche Bescheinigung darüber, wo, wann, wie, von wem, für wen und für welchen Zweck ein Schiff erbaut, daſs der Bau vorschriftsmäſsig erfolgt ist, und welchen Namen das Schiff führen soll.[2])

3. Der Meſsbrief (certificate of measurment, certificat de jaugeage), ein auf Grund der amtlichen Schiffsvermessung ausgestelltes Zeugnis über den Raumgehalt, welches zugleich eine genaue Beschreibung des Schiffskörpers enthält und von besonderer Wichtigkeit für die Festsetzung der Schiffahrtsabgaben ist.

D. Unberechtigtes Führen der Nationalflagge.

Unberechtigtes Führen einer Nationalflagge unterliegt der Ahndung sowohl seitens desjenigen Staates, dessen Flagge widerrechtlich geführt wird, als auch desjenigen, dem gegenüber der Miſsbrauch geschieht. In Betreff der Straffolgen für unbefugte Anmaſsung des Rechts, die deutsche Reichsflagge zu führen, und unbefugte Ausübung dieses Rechts vgl. die §§ 18, 19, 23 und 24 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899. Die Überwachung der Innehaltung der wegen Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften liegt, auſser den Kommandanten der Schiffe der Kaiserlichen Marine, gemäſs § 30 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate etc., vom 8. November 1867 im Auslande den Kaiserlichen Konsuln ob. Die Überwachung erstreckt sich darauf:

a) daſs kein Schiff unberechtigt die deutsche Flagge führe;

---

[1]) Diese Bestimmung ist besonders im Interesse der Neubauten für auswärtige Rechnung getroffen.

[2]) Übrigens wird der Begriff „Bielbrief" nicht allgemein in derselben Bedeutung aufgefaſst.

b) dafs kein deutsches Kauffahrteischiff als Nationalflagge eine andere Flagge als die vorgeschriebene führe;

c) dafs ein solches Schiff sich nicht eines Wimpels, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine, bediene.[1])

E. Ausdehnung des Rechts zur Führung der Reichsflagge auf andere Schiffe als Kauffahrteischiffe.

Die Vorschriften des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 finden aufser auf Kauffahrteischiffe mit Einbegriff der im § 1 dieses Gesetzes aufgeführten Arten von Seefahrzeugen (s. oben unter B), gemäfs § 26 dieses Gesetzes und des Gesetzes zur Abänderung des Flaggengesetzes vom 29. Mai 1901 (R.-G.-Bl. S. 184), auch Anwendung:

a) auf seegehende Lustyachten;

b) auf ausschliefslich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge (Schulschiffe);

c) auf Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörige im Inlande erbaut sind;

d) auf andere nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Seefahrzeuge, und ferner auf Binnenschiffe, die ausschliefslich auf ausländischen Gewässern verkehren, sofern dies durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats zugelassen wird.

F. Flagge der Fahrzeuge der Yachtklubs.

Den Yachtklubs wird regelmäfsig eine besonders ausgezeichnete Klubflagge verliehen. So ist dem Kaiserlichen Yachtklub in Kiel durch

---

[1]) Kommt es zur Kenntnis des Konsuls, dafs ein zur Führung der Reichsflagge nicht berechtigtes Schiff diese Flagge in einem Hafen seines Amtsbezirks führt, so hat er durch Vermittelung der Lokal-Polizeibehörde oder des betreffenden fremden Konsulats die erforderlichen Schritte zu tun, um solchen Mifsbrauch zu verhindern. Die Strafen hat nicht der Konsul festzusetzen, sondern es entscheiden darüber die zuständigen Gerichte. Die erforderlichen Anzeigen sind an die betreffende Staatsanwaltschaft zu richten.

Wenn der Konsul in Erfahrung bringt, dafs ein Kauffahrteischiff eines Bundesstaates als Nationalflagge eine andere als die vorgeschriebene Flagge oder einen Wimpel ähnlich demjenigen der Reichsmarine führt, so begibt er sich an Bord und fordert den Kapitän auf, die vorschriftswidrige Flagge oder den unzulässigen Wimpel herunterzuholen und ihm zu übergeben. Er nimmt über den Hergang ein von dem Kapitän zu unterzeichnendes Protokoll auf, welches er demnächst mit einer genauen Beschreibung der vorschriftswidrigen Flagge etc. der Regierung desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört, einreicht. Durch Befestigung des Konsulatssiegels und des Siegels des Kapitäns oder in sonst angemessener Weise ist die Identität der Flagge etc. sicherzustellen. Ist der Konsul verhindert, sich selbst an Bord des Schiffes zu begeben, so sendet er einen gehörig legitimierten Bevollmächtigten. Weigert sich der Kapitän, der Aufforderung des Konsuls oder seines Bevollmächtigten Folge zu geben, so ist die Hilfe der Lokal-Polizeibehörde zu requirieren. Lehnt letztere ihre Mitwirkung ab, so hat der Konsul dem Kapitän schriftlich zu eröffnen, dafs sein Schiff, so lange es die Nationalflagge nicht führt, als ein deutsches nicht angesehen werden könne, also weder des Schutzes seitens des Konsulats noch der Rechte werde teilhaftig werden, welche die Verträge mit dem Auslande den deutschen Schiffen einräumen. Allg. Dienst-Instruktion für die Konsuln vom 6. Juni 1871, zu § 30 des Gesetzes vom 8. November 1867.

Erlafs vom 27. Januar 1893 die Befugnis zur Führung der Nationalflagge mit einem besonderen Abzeichen, ähnlich dem der Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine, beigelegt worden; als Legitimation dient ein vom Reichs-Marine-Amt ausgestellter Flaggenschein. Einzelnen Yachtklubs ist sogar die Führung der Kriegsflagge gestattet, so dem Royal Yacht Squadron in Cowes, dem Kaiserlich Königlich österreichischen Yachtklub, dem Regio-Yachtklub Italiano in Genua; andere führen die Kriegsflagge mit einem besonderen Abzeichen, so der Club d'Anvers die belgische Kriegsflagge mit den Buchstaben Y. C., ebenfalls der norwegische, der schwedische und der dänische Yachtklub die Kriegsflagge mit einem besonderen Abzeichen. Der Yacht Club de France führt einen weifsen Stern im blauen Felde der Flagge.

II. Die Kriegsflagge.

Durch Präsidialverordnung vom 4. Juli 1867 ist an Stelle der preufsischen Kriegsflagge für die Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes diejenige Flagge eingeführt worden, welche auch seit Errichtung des Deutschen Reiches von den Schiffen der Kaiserlichen Marine (infolge Kabinetsorder vom 19. Dezember 1892 mit einer neuen Zeichnung des Adlers) geführt wird: die Reichskriegsflagge.[1])

Aufser der Reichskriegsflagge führt regelmäfsig jedes in Dienst gestellte, von einem aktiven Seeoffizier befehligte Schiff im Grofstopp den Wimpel, sofern es nicht zur Führung eines anderen Kommandozeichens berechtigt ist.

III. Die Reichsdienstflagge.

Zum Gebrauch derjenigen Reichsbehörden, welche nicht die Reichskriegsflagge führen, dient die durch Kabinetsordre vom 8. November 1892 (R.-G.-Bl. S. 1050) eingeführte Reichsdienstflagge, d. h. die schwarz-weifs-rote Nationalflagge mit einem die dienstliche Bestimmung und den Verwaltungszweig kenntlich machenden Abzeichen in der Mitte des weifsen Feldes. Deutsche Schiffe, welche, ohne im Eigentum des Reichs zu stehen, im Auftrage der Reichspostverwaltung die Post befördern, haben, solange sie die Post an Bord haben, neben der Nationalflagge der Kauffahrteischiffe als besonderes Abzeichen die Flagge des Reichspostressorts im Grofstopp zu setzen; auch sind sie berechtigt, diese Flagge als Gösch auf dem Bugspriet zu führen.[2])

§ 9.

Unterscheidung der Seeschiffe.

I. Benennung und Bezeichnung.

Die Kontrolle des Seeschiffahrtsverkehrs und das Bedürfnis einer wechselseitigen Garantie für die Schiffahrttreibenden selbst ergibt die

[1]) Aufserdem sind zur Führung der Reichskriegsflagge berechtigt die im § 13 der Fl. u. S. O. bezeichneten Behörden, Anstalten, Personen, Schiffe und Boote. S. auch daselbst die Zulässigkeit des Setzens der Kriegsflagge als Unterscheidungszeichen.

[2]) S. im übrigen in Betreff der Reichsdienstflagge die Fl. u. S. O. nebst Anhängen, und Perels, a. a. O., S. 27f.

Notwendigkeit von Unterscheidungsmerkmalen der einzelnen Schiffe. Die Sitte, jedem Seeschiff einen Namen zu geben, ist unvordenklichen Ursprungs, und es ist ferner Gebrauch und als eine zwingende Vorschrift in die neueren Seerechte übergegangen, dafs jedes zur Teilnahme am internationalen Seeverkehr bestimmte Kauffahrteischiff den Namen nicht allein führe, sondern dafs es ihn auch erkennbar zur Schau trage.[1])

Für Schiffe, die registriert werden müssen, mufs der Name vor der Registrierung gewählt werden, da er mit in das Register einzutragen ist. Wenn an sich die Wahl des Schiffsnamens einer Einschränkung nicht unterliegt, so darf doch der Zweck der Benennung nicht aufser Acht bleiben, und es kann deshalb nicht für zulässig erachtet werden, einem Schiff einen Namen beizulegen, den bereits ein Schiff ähnlichen Typs desselben Heimatshafens führt; denn es würde hierdurch die Möglichkeit der sofortigen äufserlichen Unterscheidung vereitelt werden. Eine solche Unterscheidung ist sehr wesentlich, z. B. wenn sich ein Schiff nach einem Zusammenstofse den für diesen Fall vorgesehenen Verpflichtungen zu entziehen sucht.

Namensänderungen sind nicht ohne weiteres zulässig; denn es können dadurch leicht Irrungen und Nachteile für Interessenten, die davon keine Kenntnis haben, entstehen. Nach deutschem Recht ist dazu die Genehmigung des Reichskanzlers erforderlich; in England bestand früher ein unbedingtes Verbot, jetzt ist die Änderung des Namens mit Genehmigung des Handelsamtes zulässig, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika nur mit Genehmigung des Kongresses.

Die Gesetzgebungen der Seestaaten enthalten genaue Bestimmungen über die Anbringung des Namens an den Schiffen und Strafandrohungen für deren Nichtbeachtung. Der internationale Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee, vom 6. Mai 1882 (R.-G.-Bl. 1884, S. 25 f.) enthält in den Artikeln 6 bis 11 eingehende Vorschriften über die äufsere Bezeichnung der Fischerfahrzeuge und der Fischereigeräte.

Nach einigen Gesetzgebungen soll auch das Vermessungsergebnis an einer sichtbaren Stelle des Schiffes angebracht werden (England, Frankreich, Rufsland).

II. Unterscheidungssignal.

Zur individuellen Unterscheidung der Seeschiffe dient ferner das Unterscheidungssignal. Dasselbe besteht aus vier Buchstaben, markiert durch Flaggen des Internationalen Signalbuchs. S. unten § 19, I.

Die Verteilung der Unterscheidungssignale regelt jeder Staat nach eigenem Ermessen. Die Regelung ist, ihrem Zwecke entsprechend, in der Weise erfolgt, dafs Schiffe derselben Flagge niemals dasselbe

[1]) Für deutsche Seeschiffe sind die bezüglichen Vorschriften enthalten in dem G., betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (R.-G.-Bl. S. 319 f.), § 7 Ziffer 1, ferner in den §§ 13, 17, 21 und 25 Ziffer 4 und in der Bek. des Bundesrats vom 10. November 1899 (R.-C.-Bl. S. 380), § 6.

Unterscheidungssignal erhalten können. Schiffe verschiedener Nationalität können dagegen dasselbe Unterscheidungssignal führen. Ein Schiff muſs also, um sich individuell zu erkennen zu geben, auſser dem Unterscheidungssignal seine Nationalflagge zeigen.

III. Abschnitt.

Kriegsschiffe.

§ 10.

Das Recht zum Halten einer Kriegsflotte.

I. Regel.

Das Recht eines Staates zur Haltung von Kriegsschiffen ist ein Ausfluſs seiner Souveränetät, ebenso wie seine Befugnis, ein Landheer zu halten. Einschränkungen dieses Rechts können vorkommen bei Staaten, die nicht voll unabhängig sind, oder anderweit auf Grund eines besonderen Rechtstitels.

II. Einschränkungen.

Aus neuerer Zeit kommen folgende Einschränkungen in Betracht:

1. Durch den Vertrag von Turkmentschai zwischen Ruſsland und Persien (1826) hat der Schah von Persien, „um seiner besonderen Hochachtung für den Kaiser von Ruſsland Ausdruck zu geben,“ diesem für ewige Zeiten das ausschlieſsliche Recht eingeräumt, im Kaspischen Meere Kriegsfahrzeuge zu stationieren, sich selbst also dieses Rechts begeben.

2. Ungleich bedeutsamer waren die gegen Ruſsland, nach dessen Miſserfolgen im Krimkriege, gerichteten Einschränkungen, hervorgegangen aus der Tendenz der Westmächte, die maritime Machtstellung Ruſslands der Türkei gegenüber zu beseitigen. S. hierüber und über die Auſserkraftsetzung der für Ruſsland demütigenden Festsetzungen des Pariser Friedensvertrages von 1856 oben § 5 II. A.

3. Die Befugnisse des Khedivs von Ägypten bezüglich der Unterhaltung einer Kriegsmacht sind durch den Londoner Vertrag von 1840 und den Ferman von 1873 geregelt. In dem ersteren ist bestimmt, daſs Heer und Flotte Ägyptens als ein Teil der türkischen Kriegsmacht anzusehen sind; in letzterem wird, unter Aufrechterhaltung der Oberhoheit des Sultans, dem Khediven das Recht eingeräumt, alle Maſsregeln und Einrichtungen zum Schutze und zur Verteidigung des Landes zu treffen, und je nach dem Bedürfnis den Stand der Armee und der Flotte zu vermehren oder zu vermindern; jedoch wird zu dem Bau von Panzerschiffen die groſsherrliche Genehmigung vorbehalten.[1])

---

[1]) Tatsächlich befindet sich Ägypten heute militärisch in einem fast unbeschränkten Abhängigkeitsverhältnis von England, wenn auch die Oberhoheit der Pforte noch zu Recht besteht.

4. Durch Artikel 29 der Berliner Kongreſsakte vom 13. Juli 1878 wurde das Fürstentum Montenegro als ein unabhängiger Staat anerkannt; auch wurde ihm durch Zuteilung des Küstenbezirkes von Antivari die unmittelbare Verbindung mit dem Meere eröffnet, aber unter der Festsetzung, daſs der Staat weder Kriegsschiffe besitzen noch eine Kriegsflagge führen darf. Die See- und Sanitätspolizei in den montenegrinischen Küstengewässern wird von Österreich-Ungarn ausgeübt, welches auch der montenegrinischen Handelsflagge seinen Schutz gewährt; die dalmatinischen Seegesetze sind für Montenegro maſsgebend.

§ 11.

Begriff und Legitimation.

I. Begriff.

Die Frage, ob einem Schiffe die Eigenschaft als Kriegsschiff innewohnt, hat in einer Reihe von Fällen zu Schwierigkeiten geführt. Eine autoritative völkerrechtliche Bestimmung darüber, welche Fahrzeuge als Kriegsschiffe zu erachten sind, gibt es nicht. Auch in den Gesetzen der Seestaaten finden wir eine Begriffsbestimmung nur vereinzelt;[1] die folgende kann als Norm dienen: Als Kriegsschiff im Sinne des internationalen Rechts ist jedes zum Ressort einer Kriegsmarine gehörige, einem militärischen Befehlshaber unterstellte Schiff mit militärisch organisierter Besatzung anzusehen.

Die Bestimmung für militärische Zwecke ist nicht erforderlich, ebensowenig die Armierung. Die Rechtsstellung eines lediglich zu wissenschaftlichen Zwecken ausgerüsteten Fahrzeuges einer Kriegsmarine, bei welchem die obigen Voraussetzungen zutreffen, ist dieselbe wie die eines ausschlieſslich der militärischen Aktion dienenden Schiffes.

II. Legitimation.

Äuſserlich kennzeichnet sich die Eigenschaft als Kriegsschiff durch Flagge und Kommandozeichen.

a) Die Flagge ist, je nach der Gesetzgebung der einzelnen Staaten, entweder eine besondere Kriegsflagge oder die gemeinsame Flagge der Kriegs- und Handelsmarine.

b) Das Kommandozeichen ist das Zeichen der Befehlsführung durch einen dem aktiven Dienststande zugehörigen Seeoffizier. Als Zeichen der Kommandogewalt über ein einzelnes Schiff dient der Wimpel.

---

[1] So in der niederländischen V. vom 27. Mai 1899 (Staatsblad No. 143), die im Art. 1 festsetzt:

Als niederländische Kriegsfahrzeuge sollen angesehen werden
1. alle Reichs- und im Dienste des Reichs stehenden Privatfahrzeuge;
2. alle Fahrzeuge, die einer niederländischen Kolonialregierung gehören oder in deren Dienst stehen,

sofern sie unter dem Kommando eines militärischen Befehlshabers stehen und ganz oder zum Teil militärisch bemannt sind.

Im Art. 2 werden sodann als äuſsere Unterscheidungszeichen eines Kriegsschiffes bezeichnet: der Wimpel, die Kommandoflagge oder die Standarte.

Die ausnahmsweise Zulassung der Führung des Wimpels für Regierungsschiffe aufserhalb des Ressorts der Kriegsmarine, namentlich für solche, welche zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, gibt diesen nicht den Charakter eines Kriegsschiffes.

Voraussetzung der Anerkennung eines Schiffes im internationalen Verkehr als eines Kriegsschiffes ist die Befehlsführung durch einen aktiven oder zum aktiven Dienste herangezogenen Seeoffizier. Die Besatzung mufs der bewaffneten Macht des Staates angehören, dessen Flagge das Schiff führt. Freiwillige, welche für die Dauer des Kriegszustandes zum Dienste in der Flotte angenommen sind, stehen den Mannschaften, deren Dienstverhältnis auf der Wehrpflicht beruht, gleich. S. hierüber § 34, II.

Bei Zweifeln über den Charakter eines Schiffes dienen die Segelorder bezw. auch die Bestallung des Kommandanten als Beweismittel. Solche ordnungsmäfsig ausgestellte Urkunden schliefsen die Befugnis zu weiterer Beanstandung aus. Schon das Verlangen einer Behörde oder des Kommandanten eines Kriegsschiffes einem fremden Schiffe gegenüber, welches sich äufserlich als Kriegsschiff kennzeichnet, den Nachweis dieser Eigenschaft zu führen, ist nicht unbedenklich und kann leicht zu einem Konflikt führen.[1])

III. Privatschiffe im Marinedienst.

Die Zugehörigkeit zur Kriegsflotte kann eine dauernde oder eine vorübergehende sein. Letztere liegt vor, wenn ein Privatschiff auf bestimmte oder unbestimmte Zeit — sei es durch Ermietung (Charter), sei es durch zwangsweise Inanspruchnahme (Kriegsleistung)[2]) für militärische Zwecke — in das Verfügungsrecht der Kriegsmarine übergangen ist. Solche Schiffe werden, wenn sie unter einem Seeoffizier als Befehlshaber stehen und militärisch bemannt sind, im Sinne des internationalen Rechts den Kriegsschiffen gleicherachtet. Ein Schiff dagegen, welches zwar ausschliefslich für Marinezwecke, z. B. für einen Transport, gemietet ist, aber keine militärische Besatzung hat, trägt nicht eigentlich den Charakter eines Kriegsschiffes, und zwar auch dann

---

[1]) Ortolan (I. § 181) bemerkt in dieser Hinsicht: „*Les preuves de la nationalité et du caractère d'un bâtiment de guerre sont dans le pavillon et dans la flamme qu'il fait battre à sa corne et au haut de ses mâts; dans l'attestation de son commandant, donnée au besoin sur sa parole d'honneur; dans la commission de ce commandant et dans les ordres qu'il a reçus de son souverain.*" — Phillimore (I. § 350) erklärt: „*It is important to observe, that if any question arise as to the nationality of a ship of war, the commission is held to supply adequate proof*"; und ferner Story (das.): „*In general a commission of a public ship, signed by the proper authorities of the nation to which she belongs, is complete proof of her national character ... the commission, therefore, of a public ship when duly authenticated, so far at least as foreign courts are concerned, imports absolute verity, and the title is not examinable ... this has been the settled pratice between nations and it is a rule founded in public convenience and policy and cannot be broken in upon, without endangering the peace and repose, as well of neutral as of belligerent sovereigns.*"

[2]) Für das Deutsche Reich s. § 23 des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R.-G.-Bl. S. 129 f.).

nicht, wenn der Kapitän nach dem Transportvertrage den Anweisungen des militärischen Transportführers Folge zu leisten hat. Es werden jedoch regelmäfsig solchen Schiffen, die zwar nicht die Kriegsflagge aber eine besondere Nationalflagge führen dürfen, Erleichterungen im internationalen Verkehr, wie fremden Kriegsschiffen, insbesondere bezüglich der Hafenabgaben und Lotsengelder, gewährt.[1])

In Betreff der Privatschiffe, welche sich mit ihrer Besatzung freiwillig für Kriegszwecke zur Verfügung stellen, und in Betreff der Kaper s. § 34, II und III.

IV. Verlust der Kriegsschiffseigenschaft.

Ein Kriegsschiff, welches von seiner Besatzung verlassen wird, verliert mit diesem Zeitpunkt insofern völkerrechtlich seinen Charakter, als es aufhört, die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates zu repräsentieren. Solange ein zum Wrack gewordenes Kriegsschiff noch nicht von seiner Besatzung verlassen ist, bleibt ihm dagegen der Charakter als eines solchen gewahrt.

Ob ein von seiner Besatzung verlassenes Schiff als herrenlos zu betrachten ist, hängt von den Umständen ab, namentlich von dem aus der Erklärung des Befehlshabers oder aus konkludenten Handlungen oder Unterlassungen zu entnehmenden animus derelinquendi.[2])

Ein im Kriege erbeutetes Kriegsschiff kann nicht mehr als solches im Sinne des internationalen Verkehrs gelten, weil es von dem Zeitpunkte ab, mit welchem die Flagge niedergeholt ist, nicht mehr die bewaffnete Macht des Flaggenstaates repräsentiert.

---

[1]) Solche Befreiungen wurden seitens der niederländisch-indischen Regierung im Jahre 1901 zugestanden dem ausschliefslich für Marinezwecke gemieteten deutschen Dampfer „Gera“ und dem zum Kreuzergeschwader gehörigen Transportdampfer „Titania“ beim Anlaufen von Batavia; beide Dampfer führten die Reichsdienstflagge.

Einen besonderen Charakter hat die russische freiwillige Flotte. Ihr Ursprung ist der Ankauf von drei Schiffen der Hamburg-Amerika-Linie bei dem drohenden Konflikt zwischen Rufsland und England 1877/78 durch eine patriotische Gesellschaft zur Beschaffung schneller Kreuzer. Die Flotte besteht z. Zt. aus 15 Dampfern, sämtlich armiert bezw. für eine starke Armierung eingerichtet; die Schiffe vermitteln den Postdienst und den staatlichen Transportdienst zwischen Odessa und den russischen Besitzungen in Ostasien. Die Flotte gehört einer Privatgesellschaft, wird seit 1885 staatlich subventioniert und steht tatsächlich im Staatsdienst, wenn sie auch zum Teil Privatpersonen und Privatgüter mitbefördert; die Verwaltung und Leitung steht unter Staatskontrolle. Jedes Schiff steht unter dem Befehl eines Offiziers der Kriegsmarine, der aufserdem der Erste Offizier und Unterchargen angehören. Für den Kriegsfall ist Einverleibung in die Kriegsmarine vorgesehen. Im Frieden werden diese Schiffe nicht den Kriegsschiffen gleicherachtet; demgemäfs hat ihnen auch der Sultan, freilich mehr dem diplomatischen Drucke als dem eigenen Triebe folgend, die Passage durch den Bosporus und die Dardanellen, die regelmäfsig fremden Kriegsschiffen untersagt ist (s. § 5, II B), gestattet. — Im übrigen s. Statesman's Handbook for Russia, ed. by the Chancery of the Committee of Ministers, St. Petersburg 1896, I. S. 148, 149.

[2]) S. auch Heilborn, S. 261.

IV. Abschnitt.

Rechtsverhältnisse der Schiffe aufserhalb ihrer Heimatsgewässer.

§ 12.

Schiffe auf freiem Meere.

I. Allgemeine Grundsätze.

Jedes Seeschiff trägt seine Nationalität, äufserlich gekennzeichnet durch die Nationalflagge und nachweisbar durch die Schiffspapiere, mit sich in alle Meere.

Schiffe auf freiem Meere, d. h. aufserhalb der Territorialseegebiete, sind grundsätzlich nur der heimatlichen Staatsgewalt und Jurisdiktion unterworfen; dies gilt sowohl für Kriegsschiffe wie für Kauffahrteischiffe.[1]) Denn da über das offene Meer keiner Staatsgewalt eine Souveränetät zusteht, so hat auf diesem weiten Gebiet auch grundsätzlich kein Staat gegen Schiffe fremder Staatsangehörigkeit ein anderes Recht als das der Selbsthilfe gegen rechtswidrige Angriffe; insbesondere ist jede Ausübung einer Justiz- oder Polizeigewalt ausgeschlossen; ein Anhaltungs- oder Durchsuchungsrecht behufs Habhaftwerdung von Verbrechern gibt es nicht. Dennoch hat England seinerzeit, namentlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika gegenüber, für seine Kriegsschiffe die Befugnis in Anspruch genommen, britische Untertanen von Bord fremder Schiffe, nach deren Anhaltung auf offenem Meere, wegzuholen, um sie für den Dienst in der Flotte zu pressen. Auf die offensichtliche Unzulässigkeit eines solchen Verfahrens haben sowohl englische wie amerikanische Publizisten hingewiesen.[2])

---

[1]) Der Grundsatz, dafs auch ein Kauffahrteischiff auf hoher See nur den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Flaggenstaates unterworfen ist, hat neuerdings implicite Ausdruck gefunden in dem amerikanischen Gesetz vom 14. Februar 1902 zur Verhütung des Verkaufes von Feuerwaffen, Munition, Opium und berauschenden Getränken an Ureinwohner des Stillen Ozeans in einer näher bezeichneten Gebietssphäre. Das Verbot ist erlassen für die der Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten unterstehenden Personen. § 3 dieses Gesetzes bestimmt nämlich: „*That all offenses against this Act committed on any of said islands or on the waters, rocks or keys adjacent thereto shall be deemed committed on the high seas on board a merchant ship or vessel belonging to the United States, and the courts of the United States shall have jurisdiction accordingly.*"

[2]) Phillimore, I. § 320; Wheaton, Elements, I. S. 135 f. und Histoire, S. 737 f.; W. B. Lawrence, III. S. 441 f. — Wenn Rivier (Völkerrecht, § 19 S. 170) den Satz aufstellt: „die Kommandeure der Kriegsschiffe haben das Recht, die Nationalität der Privatschiffe auf offener See zu konstatieren (sog. enquête du pavillon), wie ihnen überhaupt im allgemeinen Interesse die Handhabung der Seepolizei obliegt", so ist diese Annahme in ihrer Allgemeinheit unzutreffend. — Auch Testa (S. 100 f.) führt aus, wie den Kriegsschiffen ein „*droit de reconnaissance de la nationalité*" zustehe, und als Ausflufs desselben das Recht des Zwanges gegen ein Kauffahrteischiff, welches auf die Aufforderung des Kriegsschiffes, das seine Flagge gesetzt hat, sich weigert, die seinige zu zeigen; freilich, fügt

Dieselbe allgemeine Regel, welche für Schiffe gilt, findet auch auf Beiboote Anwendung.

Die Jurisdiktionsgewalt des Heimatsstaates über die auf dem freien Meere befindlichen Schiffe ist vielfach in den Gesetzen der einzelnen Staaten zum Ausdruck gebracht.[1]) Sie besteht aber auch, wo solche besonderen gesetzlichen Vorschriften fehlen. Dies gründet sich auf althergebrachte Gewohnheit, hervorgegangen aus dem Bedürfnis der Rechtssicherheit im allgemeinen und der Rechtsordnung auf See im besonderen. Gerichtspraxis und Doktrin sind dem gefolgt. Zurückgeführt wird diese Jurisdiktionsgewalt auch auf die Rechtsfiktion, dass solche Schiffe Teile ihres Heimatsstaates sind, dessen Hoheitsrechte über dieselben daher nicht aufser Wirksamkeit treten. Es ergibt sich daraus aber die weitere Konsequenz, dafs auch Ausländer an Bord eines auf dem freien Meere befindlichen Schiffes den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Heimatsstaates dieses Schiffes in demselben Umfange unterworfen sind, wie eine solche Unterwerfung in dem Landgebiet jenes Staates stattfinden würde, also namentlich, mit Ausnahme der Eximierten, im Bereiche des Strafrechts.[2])

---

er hinzu, dürfen die Kriegsschiffe das Zeigen der Flagge nicht vexatorisch beanspruchen, sondern nur, wenn ein begründeter Anlafs dazu vorliegt. Einen solchen Anlafs bietet der Verdacht der Piraterie; vgl. § 17.

[1]) Bezüglich der Wirksamkeit der Strafbestimmungen deutscher Gesetze bei Straftaten, die auf offener See begangen sind, enthalten die deutschen Seegesetze dementsprechende Hinweise, so das G., betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 in § 24.

[2]) Das preufs. Obertribunal hat diesen Grundsatz in einem Urteil vom 12. September 1855 (abgedr. in GOLTDAMMERS Archiv, Bd. 3 S. 658 f. in der Abhandlung: „Über die Bestrafung strafbarer Handlungen, welche auf preufsischen Schiffen begangen werden") zur Geltung gebracht. Es handelte sich um einen Mordversuch, begangen von einem Amerikaner an Bord eines preufsischen Schiffes auf offenem Meere. Die Entscheidung erfolgte: „in Erwägung, dafs ein preufsisches Seeschiff, selbst wenn es sich vorübergehend aufserhalb der preufsischen Lande befindet, nicht aufhört, der preufsischen Staatsgewalt unterworfen zu sein, der preufsischen Monarchie anzugehören und gewissermafsen einen Theil derselben zu bilden, dafs daher eine auf einem preufsischen Seeschiffe und zwar auf offenem Meere verübte strafbare Handlung um so mehr im Sinne des § 3 des Strafgesetzbuchs als in Preufsen — das Gesetz sagt nicht: in preufsischen Landen — begangen angesehen werden mufs, als es nicht in der Absicht des Gesetzgebers gewesen sein kann, solche strafbare Handlung ganz ungeahndet zu lassen, eine solche Straflosigkeit aber, wenn der gedachte § 3 nicht Anwendung finden könnte, eintreten würde, da § 4 nicht Platz greifen kann, weil er sich nur auf strafbare Handlungen bezieht, welche im Auslande unter der Herrschaft eines fremden Strafrechts verübt sind, das offene Weltmeer aber keinem Staate ausschliefslich angehört, mithin als Ausland im Sinne des § 4 nicht angesehen werden kann" .... Die letzte Erwägung aus § 4 cit. würde zwar für das heutige Recht nicht mehr zutreffend sein, weil das deutsche Strafgesetzbuch im § 8 den Begriff „Ausland" dahin definiert hat: „Ausland im Sinne dieses Strafgesetzes ist jedes nicht zum Deutschen Reich gehörige Gebiet", und mithin Ausland lediglich als Negation des Inlandes auffafst, während nach preufsischem Strafrecht darunter zwar jedes einer fremden Territorialhoheit unterworfene Gebiet, nicht aber das offene Meer, zu verstehen war; indessen bleibt das Prinzip unerschüttert. Auch bestimmt die deutsche Strafprozefsordnung im § 10: „Ist die strafbare Handlung auf einem deutschen Schiffe im Auslande oder in offener See begangen, so ist dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Heimaths-

Auch für civilrechtliche Verhältnisse ist das Prinzip durch Theorie und Praxis sanktioniert.[1])

II. Ausnahmen.

Von dem Grundsatze der Ausschliefsung jeder Justiz- oder Polizeigewalt über Schiffe fremder Nationalität auf freiem Meere gibt es zwei Ausnahmen:

a) Nach internationalem Brauch gilt die Verfolgung eines Schiffes, dessen Mannschaft auf fremdem Territorial- (Land- oder See-) Gebiet sich eines Verbrechens schuldig gemacht hat, auch über die Grenzen des Territorialmeeres hinaus als statthaft.[2])

b) Zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf See und der damit in Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Interessen wird teils nach Seegebrauch teils auf Grund internationaler Vereinbarung ein Einschreiten der Kriegsschiffe, als der berufenen Exekutivorgane der Staatsgewalten, auch gegen Schiffe fremder Nationalität zugelassen. Ein solches Einschreiten ist insbesondere nach konventionellem Recht zulässig zur Unterdrückung des Sklavenhandels (§ 22), zum Fischereischutz in der Nordsee (§ 20, II.), zur Unterdrückung des Branntweinhandels in der Nordsee, zum Schutz unterseeischer Telegraphenkabel (§ 21) und nach Seegebrauch zur Verfolgung der Piraterie (§ 17).

---

hafen oder derjenige deutsche Hafen liegt, welchen das Schiff nach der That zuerst erreicht." — Der Grundsatz ist ferner zur Geltung gekommen in dem G., betreffend die Schonzeit für den Fang von Robben, vom 4. Dezember 1876 (R.-G.-Bl. S. 233) und in der V. vom 29. März 1877 (R.-G.-Bl. S. 409), durch welche deutsche und zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörige Ausländer, welche während der Schonzeit in den Gegenden zwischen dem 67. Grad nördlicher Breite und dem 5. Grad östlicher und 17. Grad westlicher Länge, vom Meridian von Greenwich aus gerechnet, den Robbenfang betreiben, mit Strafe bedroht werden.

[1]) Das Reichs-Oberhandelsgericht hat dasselbe in einem Erk. vom 26. April 1872 (Entsch. Bd. 6 S. 82) wie folgt dargelegt: „Es giebt Gegenstände, die ihrer Bestimmung nach einen fortwährenden Ortswechsel erfahren, ohne darum ihre rechtliche Beziehung zu demjenigen Ort, von dem sie ausgehen, zu verlieren. Dies gilt namentlich von den wichtigsten Transportmitteln, den Schiffen und Dampfwagen. Dieselben berühren in der Verwendung durch ihren Eigenthümer fremde Orte nur vorübergehend und mit der Bestimmung der Rückkehr an denjenigen Ort, an welchem der Sitz ihrer Rechtsverhältnisse sich befindet. Die Anerkennung dieses Ausgangsortes als der Richtschnur aller ihrer rechtlichen Beziehungen erscheint als ein Gebot praktischer Nothwendigkeit. Ohne diese Anerkennung würde ein Verkehr zwischen verschiedenen Ländern nicht durchführbar sein und eine Rechtsunsicherheit entstehen, die dem modernen Rechtsbedürfnifs widerstrebt. Sie hat sich deshalb auch betreffs der Seeschiffe längst durchgesetzt." — S. ferner: Erk. des preufs. Obertribunals vom 25. Oktober 1859 (Entsch. Bd. 42 S. 19 f., auch in Seuffert's Archiv, Bd. 14 S. 335 f.); Meves, in v. Holtzendorff's Strafrechtszeitung, Bd. 13 S. 387.

[2]) Heffter, § 80, unter Bezugnahme auf die nordamerikanische Praxis; Bluntschli, § 372; Ferguson, I. S. 405; Calvo, § 1126; v. Liszt, § 26 S. 200. — Den Beer Poortugael (S. 171) will diesen Grundsatz dahin eingeschränkt verstehen: dafs die Verfolgung in das offene Meer nur dann fortgesetzt werden dürfe, wenn sie in dem Territorialmeer bereits begonnen und das Schiff dem ihm dort durch einen blinden Schufs gegebenen Befehl zum Beidrehen keine Folge geleistet hat. Negropontes (S. 62) beanstandet die Regel aus prinzipiellen Gründen.

Wenn nämlich grundsätzlich jeder Staat seine Rechtsordnung nur für seine eigenen Gebietsteile und für solche Personen festzusetzen hat, welche entweder ihm angehören oder sich in seinem Gebiet aufhalten und mithin seiner Landeshoheit rechtlich oder faktisch dauernd oder vorübergehend unterworfen sind, über diese Grenzen hinaus aber die Ausübung einer Justiz- oder Polizeigewalt, als ein Ausfluſs der Staatshoheit, sich nicht erstrecken kann, so erkennt doch das Völkerrecht an, daſs jeder Staat durch seine Organe, zu welchen auf offener See seine Kriegsschiffe gehören, zur Verfolgung solcher Handlungen legitimiert ist, die nach internationaler Übereinstimmung als rechtswidrig gelten, gleichviel, wo und von wem solche begangen werden, soweit damit nur nicht ohne Titel in eine fremde Rechtssphäre eingegriffen wird.[1])

Über das in Kriegszeiten den Kreuzern der kriegführenden Teile zustehende Recht der Anhaltung und beziehungsweise Durchsuchung von Kauffahrteischiffen, gleichviel welcher Nationalität, als Ausfluſs des Seekriegsrechts s. §§ 52 bis 54.

§ 13.

Kauffahrteischiffe in fremden Hoheitsgewässern.

I. Grundsätzliche Rechtsstellung.

Kauffahrteischiffe sind während ihres Aufenthaltes in den Hoheitsgewässern eines fremden Staates grundsätzlich der Justiz- und Polizeigewalt dieses Staates unterworfen. Andererseits haben sie einen Anspruch auf Schutz seitens der fremden Behörde, der ihnen erforderlichenfalls entweder von Amts wegen oder auf unmittelbares Ansuchen oder durch Vermittelung des Konsuls ihrer Nation zu gewähren ist. Eine grundsätzliche Befreiung der Kauffahrteischiffe während ihres Aufenthaltes in einem fremden Seegebiet von den dortigen amtlichen Gewalten würde eine unbegründete Einschränkung der Souveränetät der fremden Staatsgewalt einschlieſsen und die Gefährdung der öffentlichen Ordnung in solchen maritimen Gebieten mit sich bringen. Jeder Staat hat ein Interesse daran, daſs den Schiffen, die seine Nationalität tragen, auch in fremden Gebieten, auf die sich seine eigene Macht nicht erstreckt, Rechtsschutz gewährt wird. Das Korrelat dieses Schutzes ist die Unterwerfung unter die fremde Staatsautorität. Dieser Gesichtspunkt trifft überall zu, wo die staatliche Organisation die Garantie für die Handhabung der Polizei- und Rechtspflege im Sinne der europäischen Kulturstaaten bietet.

Das Schiff selbst sowie dessen Besatzung bleiben den Heimatsgesetzen zwar auch in fremden Gewässern unterworfen, aber diese Gesetze und die Gerichtsbarkeit des Heimatsstaates ruhen; sie können

---

[1]) Twiss, I. § 170: „*The maintenance of the peace of the Sea is one of the objects of that Common Law (of Nations), and all offences against the peace of the Sea are offences against the Law of Nations, and of which all Nations may take cognisance.*“ — S. ferner die Erörterungen über sog. Verbrechen gegen das Völkerrecht bei Triepel, S. 329 f., namentlich auch in den Anmerkungen das., und bei Harburger, S. 106.

nicht an Ort und Stelle im fremden Seegebiet zur Geltung gebracht werden, soweit die fremde Jurisdiktion in Anwendung kommt.[1]) Eine generelle Ausnahme hiervon greift nur so weit Platz, als auf der Grundlage des Prinzips von der Nationalität der Rechte, sei es infolge von Herkommen sei es in Gemäfsheit von Vereinbarungen, die Konsulargerichtsbarkeit besteht.

II. Einschränkung des Territorialprinzips.

Das Territorialprinzip wurde, nachdem es sich einmal Bahn gebrochen, bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts bezüglich der Jurisdiktion über Schiffe und deren Besatzungen konsequent durchgeführt. So bestimmte das preufsische Konsularreglement vom 18. September 1796 im Artikel V: „Die preufsischen Unterthanen [auf preufsischen Schiffen in fremden Häfen] bleiben in allen ihren dortigen Zivil- und Kriminalfällen, also auch Streitigkeiten untereinander, wenn es darüber zu Prozessen kommt, der Jurisdiktion der dortigen Obrigkeit unterworfen.“ Seitdem hat aber eine Einschränkung der Regel in dem Sinne Anerkennung gefunden, dafs die Gerichtsbarkeit über fremde Kauffahrteischiffe nur soweit in Anspruch genommen zu werden pflegt, als die Interessen des Staates, in dessen Seegebiet sie sich zeitweise aufhalten, solches erheischen. Dies kam zuerst in Frankreich zur praktischen Geltung, indem der Grundsatz Eingang fand: die französische Justiz mischt sich nicht ein, wenn in französischen Häfen an Bord fremder Kauffahrteischiffe strafbare Handlungen von Mannschaften der Besatzung unter sich begangen werden, es sei denn dafs dadurch die Hafenordnung gestört oder ihre Hilfe nachgesucht wird. In zwei einschlägigen Fällen erging im Jahre 1806 eine diese Regel aussprechende Entscheidung des französischen Staatsrats. In dem einem Falle waren zwei Matrosen von der Besatzung des nordamerikanischen Schiffes „Newton“, welches damals im Hafen von Antwerpen lag, in einem zu diesem Schiffe gehörigen Boot miteinander in Konflikt geraten; in dem anderen hatte

[1]) S. Erk. des preufs. Obertribunals vom 16. März 1859 (Entsch. Bd. 42, Kriminal-Sachen, S. 7 f. und GOLTDAMMERS Archiv, Bd. 7 S.345); ferner in dem Aufsatz „Verbrechen im Auslande“, das. Bd. 15 S. 800 f., woselbst es heifst: „Preufsische Schiffe, welche das räumliche Gebiet des preufsischen Staats verlassen haben und sich auf dem überhaupt einer Landeshoheit nicht unterworfenen offenen Meere befinden, werden nach einer völkerrechtlich anerkannten Rechtsfiction als wandelnde Gebietstheile des vaterländischen Territorii betrachtet und bleiben deshalb unter dessen Jurisdiction, nur mit der Ausnahme, dafs, sobald sie einen ausländischen Hafen oder Meerestheil erreichen, welcher nach völkerrechtlichen Grundsätzen einer fremden Landeshoheit ausnahmsweise unterworfen ist, zwar die heimathliche Jurisdiction dadurch nicht aufhört, aber für bestimmte Fälle sich jener fremdländischen unterwerfen mufs.“ — In einem Erk. des französischen Kassationshofes vom 24. November 1897 (Journ. de dr. i. pr. 1898 S. 103) wird als Grundsatz ausgesprochen: „*Le capitaine qui commet un acte délictueux dans les eaux territoriales françaises est pénalement responsable en vertu de la loi française.*“ — S. ferner die Erörterung in der Sitzung des deutschen Reichstages vom 3. Februar 1891 (Sten. Ber. VIII. Leg. Per. I. Sess. Bd. 2 S. 1280). Vgl. auch REITZ, Die Rechtsverhältnisse der deutschen Handelsmarine, in HIRTHS Annalen des Deutschen Reichs, 1874, S. 65 und v. SCHWARZE, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich [5], Leipzig 1884, S. 46.

der Erste Offizier des amerikanischen Schiffes „Sally“, während es im Hafen von Marseille lag, einem Matrosen von der Besatzung, der ohne seinen Befehl über ein Boot disponiert hatte, eine schwere Verletzung zugefügt. In beiden Fällen hatte sich ein Kompetenzstreit zwischen dem Gerichte des Hafenortes und dem betreffenden Konsul der Vereinigten Staaten von Nordamerika entsponnen, welcher letztere die ausschliefsliche Entscheidung für sich in Anspruch nahm. Der Beschlufs des Staatsrats vom 20. November 1806[1]) lautet: *„Le conseil d'État, qui, d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation sur celui du grand juge Ministre de la justice, tendant à régler les limites de la juridiction que les consuls des États-Unis d'Amérique aux ports de Marseille et d'Anvers réclament par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation étant dans les ports et les rades de France; considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'État; qu'ainsi le vaisseau neutre admis dans un port de l'État est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu; que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; mais que si jusque là la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettent à bord du vaisseau neutre de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage; qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise; — est d'avis que cette distinction indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière; et appliquant cette doctrine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des États-Unis; considérant que, dans l'une des ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain le Newton, entre deux matelots du même navire, et, dans l'autre, du'ne blessure grave faite par le capitaine en second du navire la Sally à un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre; — est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées.“*

Die hier ausgesprochenen Normen haben allmählich in der Praxis sowohl wie in der Wissenschaft Annahme gefunden.[2]) So hat WHEATON,

[1]) Eine lehrreiche Abhandlung über diesen Beschlufs von Graf M. ROSTWOROWSKI unter dem Titel „Condition juridique des navires de commerce dans les ports étrangers. L'avis du conseil d'État du 20 novembre 1806 au point de vue de la théorie et de la pratique“ enthalten die Annales de l'école libre des sciences politiques 1894, S. 686 bis 713 und 1895, S. 25 bis 49.

[2]) A. M. VISSER, Anhang These III. Auch P. FEDOZZI (Des délits à bord des navires marchands dans les eaux territoriales étrangères, in der Rev. g. de dr. i. publ. 1897 S. 202 bis 224) kommt zu abweichenden Ergebnissen.

welcher ursprünglich eine Exemtion der Kauffahrteischiffe in fremden Häfen, abgesehen von dem Falle einer besonderen Konvention, rundweg negierte, diesen Standpunkt aufgegeben mit der Erklärung: „*Nous croyons qu'à cet égard la législation et la jurisprudence françaises ont établi de vraies distinctions qui doivent être reconnues par toutes les nations, comme étant les plus conformes au principe du droit universel des gens.*“[1]) Dem entspricht auch die neuere amerikanische Rechtsprechung.[2])

Das vom Institut de droit international in den Sessionen von 1897 und 1898 aufgestellte Règlement sur le régime légal de navires et de leurs équipages dans les ports étrangers, sect. II, geht von demselben Standpunkt aus.[3]) Ebenso enthalten zahlreiche Staatsverträge entsprechende Vorschriften.[4])

---

[1]) W. B. Lawrence, III. S. 430.

[2]) Zur Beleuchtung diene folgender Fall: Im Jahre 1870 war, aus Veranlassung des zwischen Deutschland und Frankreich ausgebrochenen Krieges, das im Hafen von New York befindliche norddeutsche Schiff „Elwine Kreglin“ verhindert, in See zu gehen; die Mannschaft ging von Bord und erhob gleichzeitig einen Heueranspruch; diesen wies der Kapitän zurück und erklärte aufserdem die Leute für Deserteure. Der deutsche Konsul erachtete die Handlungsweise des Kapitäns für gerechtfertigt. Demnächst erhob die Mannschaft Klage bei dem Bezirksgericht von New York, welches den Kapitän, entsprechend den Anträgen der Kläger, verurteilte; auf eingelegte Berufung aber entschied der höchste Gerichtshof, das Circuitgericht, dafs die von amerikanischen Gerichten nie vollständig anerkannte und oft bestrittene Zuständigkeit bei Klagen zwischen Kapitän und Mannschaften deutscher Schiffe in amerikanischen Häfen, wenn nicht durch derartige Streitigkeiten der Landesfrieden gestört wird, ausschliefslich den deutschen Konsuln anheimfalle. S. ferner v. König, S. 449 f., namentlich auch den Fall S. 451 Anm. *. Hughes (§ 10) teilt aus der amerikanischen Rechtsprechung mit: „*As a rule, the court will not take jurisdiction in controversies between the seaman of a foreign ship and her master or the ship. Many of the countries have express treaty stipulations giving sole cognizance of these disputes to their consuls. In cases where such a treaty exists, the court will not interfere at all. In cases where their is no treaty expressly forbidding it, the courts have discretion wether to take jurisdiction or not, but they will not take jurisdiction unless under extreme circumstances of cruelty or hardship. — In considering this question, the nationality of the ship governs, and the sailors are all presumed to be of the same nationality as the ship, no matter what may be their actual nationality. — When the court takes jurisdiction under such circumstances, it applies by comity the law of the vessels flag.*“

[3]) Annuaire, 1898 S. 273 f.

[4]) Bereits der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom $\frac{\text{1. Mai 1828}}{\text{14. März 1829}}$ bestimmte im Artikel 10: „Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten sollen das Recht haben, in dieser Eigenschaft bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitäns und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interesse sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne dafs die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Capitäns nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln etc. deren Mitwirkung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, dafs diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, bei ihrer Rückkehr den Recurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu nehmen.“ — Der nachfolgende Wortlaut des Art. 11 des Konsularvertrages zwischen dem Deutschen Reich und Rufsland vom $\frac{\text{8. Dezember}}{\text{26. November}}$ 1874 kann als typisch gelten: „Hinsichtlich der Hafenpolizei, des Ladens

Dem heutigen Rechtsstandpunkt liegt folgender Gedanke zu Grunde: **Die Staatsgewalt hat nicht unter allen Umständen ein Interesse, sich in die Rechtsangelegenheiten fremder Schiffe, die sich in ihren Häfen aufhalten, und ihrer Besatzungen einzumischen. Ein solches Interesse liegt nur vor:**

a) **bei Gefährdung oder Störung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit;**
b) **zur Sicherung der gemäfs der Zoll- und Hafengesetze schuldigen Leistungen;**
c) **bei Eingriffen in die Rechtssphäre seiner Angehörigen und Schutzbefohlenen.**

Eine Einmischung über Fälle dieser Art, welche sich als eine Beeinträchtigung der Rechtsordnung des Aufenthaltsstaates oder seiner Angehörigen darstellen, hinaus würde eine nicht gebotene Belästigung der Staatsorgane mit sich bringen. Regelmäfsig werden von der Einwirkung der fremden Staatsgewalt ausscheiden können Tätlichkeiten an Bord eines Schiffes zwischen den zur Besatzung gehörigen Personen, sofern nicht das Einschreiten der fremden Behörde angerufen wird.[1]) Auch Civilklagen, welche sich aus dem Dienstverhältnis der Schiffsbesatzungen herleiten, pflegen von den auswärtigen Gerichten nicht zugelassen zu werden; vielmehr überläfst man die Erledigung solcher Rechtsstreitigkeiten den zuständigen Konsuln oder den Gerichten der Heimat.[2])

---

und Ausladens der Schiffe, sowie hinsichtlich der Sicherung von Waren, Gütern und Effecten, kommen die Landesgesetze, Statuten und Reglements in Anwendung. Den Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten steht ausschliefslich die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord ihrer nationalen Schiffe zu. Sie haben demgemäfs allein Streitigkeiten jeder Art zwischen Capitän, Schiffsoffizieren und Matrosen zu schlichten, insbesondere Streitigkeiten, welche sich auf die Heuer und die Erfüllung gegenseitiger Verpflichtungen beziehen." — „Die Localbehörden dürfen nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorkommenden Unordnungen der Art sind, dafs die Ruhe oder öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen dadurch gestört wird, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Person beteiligt ist." — „In allen anderen Fällen haben die gedachten Behörden sich darauf zu beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten auf Verlangen Beistand zu gewähren, wenn diese Beamten es für notwendig erachten sollten, dafs eine in die Musterrolle eingetragene Person verhaftet und an Bord zurückgeführt oder in Haft behalten werde. Wenn die Verhaftung aufrecht erhalten werden soll, so haben die gedachten Beamten in möglichst kurzer Frist davon den zuständigen Gerichtsbehörden eine amtliche Mittheilung zu machen."

[1]) Vgl. jedoch über die schwankende Rechtsprechung in Fällen, wo es sich um das Verbrechen des Mordes oder des Totschlags handelt, Heilborn, Kauffahrteischiffe in fremden Gewässern, in dem Jahrbuch der Intern. Vereinigung für vergl. Rechtswissenschaft etc., 2. Jahrg. 1896, S. 4f.; Calvo, Droit intern., VI. § 71; v. König, S. 334; Fiore, §§ 515—520.

[2]) So hat man sich wieder dem Standpunkte genähert, auf dessen Festhaltung im Mittelalter besonderer Wert gelegt wurde. Nach der in jener Zeit regelmäfsig beobachteten Übung, sollte der in der Fremde weilende Staatsangehörige womöglich nur vor einem heimischen Richter Recht nehmen. Man gab zu dem Zweck den Schiffen, namentlich wenn sie in Admiralschaft fuhren, für die Ausübung der Jurisdiktion während der Reise besondere Beamte mit, genannt Schiffsnotare oder Reisekonsuln (consuls sur mer). Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, S. 181/182.

Die deutsche Gesetzgebung ist den Normen des internationalen Rechts gefolgt.[1])

Findet eine Polizei- oder Justizbehörde Anlafs, an Bord eines fremden Kauffahrteischiffes eine Amtshandlung vorzunehmen, so hängt es von den Umständen und ihrem Ermessen ab, dem etwa in dem Hafen-

---

[1]) Nach dem Vorgange des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs (Art. 537) enthält die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 in § 129 die Vorschrift:

„Der Schiffsmann darf den Kapitän vor einem ausländischen Gerichte weder strafrechtlich noch civilrechtlich belangen, sofern gegen ihn ein Gerichtsstand im Inlande begründet ist. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er nicht allein für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird aufserdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig.

Er kann in den Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamts nachsuchen. Die Gelegenheit hierzu darf der Kapitän ohne dringenden Grund nicht versagen. Auch dem Kapitän steht unter denselben Voraussetzungen, wie dem Schiffsmanne, die Befugnifs zu, die Entscheidung des Seemannsamts nachzusuchen.

Jeder Theil hat die Entscheidung des Seemannsamts einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugnifs, seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen.

Im Falle eines Zwangsverkaufs des Schiffes finden die Vorschriften des Abs. 1 auf die Geltendmachung der Forderungen des Schiffsmanns aus dem Heuervertrage keine Anwendung."

Ein Kapitän, welcher dem Schiffsmann ohne dringenden Grund es versagt, die Entscheidung des Seemannsamts nachzusuchen, wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft (das. § 114 Nr. 14).

In dem Nachtrag zu der allgemeinen Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reichs vom 22. Februar 1873 wird zu § 33 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate etc., vom 8. November 1867, welcher die Befugnisse der Konsuln, über die Schiffe der Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz die Polizeigewalt auszuüben, festsetzt, hervorgehoben, dafs über die Frage, welcher Polizeigewalt Kauffahrteischiffe in fremden Häfen unterworfen seien, übereinstimmende Auffassung nicht herrsche, und es heifst dann weiter: „Manche Regierungen nehmen an, dafs fremde Handelsschiffe, welche in die Häfen des Landes kommen, ebenso wie die Mannschaften derselben, ausschliefslich der dortigen Schiffspolizei und Gerichtsbarkeit unterworfen sind. Andere Regierungen erkennen zwar im allgemeinen an, dafs ein fremdes Kauffahrteischiff den Polizeigesetzen des Hafens unterworfen ist, und dafs die Schiffsmannschaft für strafbare Handlungen, welche sie am Lande oder, wenn an Bord, gegen die Sicherheit des Staats oder gegen nicht zur Besatzung gehörige Personen begeht, bei den Ortsgerichten zu belangen ist. Dagegen halten sie die Ortsgerichte nicht für kompetent, wenn strafbare Handlungen vorliegen, welche an Bord eines fremden Schiffs von einem Manne der Besatzung gegen einen anderen oder gegen einen Matrosen eines Schiffs derselben Flagge verübt sind. In einem solchen Falle kann nach dieser anderen Auffassung die Lokalbehörde nur dann einschreiten, wenn sie ausdrücklich darum ersucht wird, oder wenn die öffentliche Ordnung gefährdet ist. Das Konsulatsgesetz, indem es im § 33 den deutschen Konsuln die Befugnifs zur Ausübung der Polizeigewalt einräumt, hat in Bezug auf diese völkerrechtliche Frage eine Entscheidung zu treffen nicht beabsichtigt. Vielmehr wird auch hier in Gemäfsheit des § 1 vorausgesetzt, dafs die Gesetze und Gewohnheiten des Konsulatsbezirks dem Konsul die Ausübung der Polizei gestatten."

Den Kommandanten der deutschen Kriegsschiffe steht, abgesehen von der Kontrolle der Beobachtung der Vorschriften über die Führung der Reichsflagge (s. § 8, I. D), eine Polizeigewalt über deutsche Kauffahrteischiffe in fremden Häfen nicht zu. Der Kapitän kann aber in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Kriegsschiffe um Beistand zur Aufrechterhaltung der Disziplin angehen (§ 91 der Seemannsordnung).

platze residierenden Konsul des betreffenden Staates die Gelegenheit zu bieten, der Vornahme beizuwohnen.[1])

---

[1]) Die deutsche Seemannsordnung trifft folgende Festsetzungen (§§ 126, 127): „Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Kapitän unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluſs haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tötung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind, und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat. — Der Kapitän ist ermächtigt, jederzeit die Sachen der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen. Der Kapitän ist ferner ermächtigt, denjenigen Schiffsmann, der sich einer der im § 70 Nr. 3 und im § 93 Abs. 2, 3 bezeichneten strafbaren Handlungen schuldig macht, festzunehmen. In den Fällen des § 70 Nr. 3 ist er hierzu verpflichtet, wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht. In den Fällen des § 93 Abs. 2, 3 ist von einer Einsperrung abzusehen, sofern sich das Schiff auf hoher See befindet. Der Thäter ist unter Mitteilung der aufgenommenen Verhandlungen an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Übernahme ablehnt, so hat der Kapitän die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamte zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. In dringenden Fällen ist der Kapitän, wenn im Ausland ein Seemannsamt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Übermittelung an eine zuständige deutsche Behörde zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen."

Die völkerrechtliche Frage wird durch diese Festsetzungen allerdings nicht gelöst. L. Meves: (Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniſs zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867, in Verbindung mit dem Gesetze, betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873; II. in der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872; III. im Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872; IV. in der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874. Erlangen 1876.) bemerkt dazu (Note 3 zu §§ 102, 103 der Seemannsordnung von 1872): „Die That muſs verübt sein, nicht, während sich das Schiff auf der Fahrt, sondern nur während es sich auf der See oder im Auslande befindet. Hieraus folgt zunächst, daſs dem Schiffer, wenn der Ort der That im Inlande liegt, das Schiff sich also in einem inländischen Hafen aufhält, kein Recht des Einschreitens zusteht, er vielmehr die Staatsbehörden herbeizurufen hat. Dann aber ergiebt sich, daſs das Gesetz zwei Fälle unterscheidet, je nachdem das Schiff auf der See oder im Auslande ist. Der erstere gibt zu Schwierigkeiten keinen Anlaſs; die That muſs auf dem Schiffe selbst oder auf den zu ihm gehörigen Booten verübt sein. Eine andere Möglichkeit ist nicht gegeben. Der Fall, daſs ein Schiffsmann, während er sich im Wasser befindet, eine strafbare Handlung begeht, ist wohl konstruirbar, kommt schwerlich aber vor. Da nun nach den Sätzen des Völkerrechts die Kauffahrteischiffe einer anerkannten Macht auf offener See unter dem Schutze und den Gesetzen ihres Heimathslandes bleiben, ist der Gesetzgeber auch berechtigt, Maſsregeln anzuordnen, um die gleichsam auf einem schwimmenden Wandertheile des Heimathslandes verübten Delikte verfolgen und strafen zu können. Anders, wenn sich das Schiff im Auslande, also in einem der Souveränetät eines auſserdeutschen Staates unterworfenen Gebiete befindet. Hier treten zwei Möglichkeiten ein, nämlich daſs der Schiffsmann die strafbare Handlung auf dem Schiffe oder auſserhalb desselben begeht. Sowohl im letzteren wie im ersteren Falle finden,

III. Besondere Normen.

a) Das Schiff als solches unterliegt der Jurisdiktion der zuständigen fremden Behörde. Es kann insbesondere aus Anlafs civilrechtlicher Ansprüche mit Arrest belegt werden, sofern nicht eine zur Deckung solcher Ansprüche ausreichende Sicherheit geleistet wird. Es kommen hierbei namentlich in Betracht: Forderungen aus Lieferungen und sonstigen Leistungen für das Schiff, aus Anlafs von Beschädigungen bei Kollisionen etc.[1])

b) Personen, welche sich der Verfolgung durch die Lokalbehörde entziehen wollen, darf ein Asyl an Bord eines fremden Kauffahrteischiffes nicht gewährt werden, gleichviel welcher Nationalität sie angehören. Sie sind vielmehr der Ortsbehörde auf deren Verlangen zu überliefern, und können im Weigerungsfalle durch deren Organe von Bord geholt werden.[2])

---

da Kauffahrteischiffe die Herrschaft der Gesetze des Auslandes nicht ausschliefsen, diese zunächst auf die That und deren Verfolgung Anwendung, und greifen deshalb für ihre Bestrafung im Inlande die §§ 4 u. 5 des Reichsstrafgesetzbuchs Platz. Hiervon ausgehend fragt es sich, ob das Gesetz beide Fälle oder nur den der Begehung der That auf dem Schiffe selbst im Auge gehabt hat. Sowohl die Gleichstellung des Verweilens des Schiffes auf der See und im Auslande, wie die Entstehungsgeschichte der Paragraphen sprechen für die zweite Alternative. Nach den Motiven ist die Vorschrift des § 102 [der Fassung in der Seemannsordnung von 1872, jetzt § 126] den §§ 10 und 11 des preufsischen Gesetzes vom 31. März 1841 zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf Seeschiffen entnommen, und läfst der § 11 keinen Zweifel darüber, dafs die dort gegebenen Anordnungen nur dann angewendet werden sollen, wenn das Schiff selbst der Ort der That ist. Da nun aber auch diese Voraussetzung das Einschreiten der ausländischen Behörden nicht unmöglich macht, würde, wenn die Paragraphen unbedingt mafsgebend sein sollten, der Schiffer also z. B. zur Verhaftung des Thäters ermächtigt und zu seiner Ablieferung an ein deutsches Seemannsamt verpflichtet wäre, eine Kollision internationaler Rechte eintreten, deren Lösung nur durch das Recht der Gewalt entschieden werden könnte. Das kann der Gesetzgeber nicht gewollt haben, zumal er ja im § 5 des Reichsstrafgesetzbuchs der Macht und dem Rechte des ausländischen Staates ausdrücklich Rechnung trägt, und ist deshalb der § 102 [der Fassung in der Seemannsordnung von 1872, jetzt § 126] nur dahin auszulegen, dafs bei den von einem Schiffsmanne im Auslande begangenen Strafthaten dem Schiffer nur dann die Pflicht sofortigen Einschreitens obliegt, wenn nicht die Staatsgewalt des Auslandes die strafrechtliche Verfolgung des Thäters übernimmt."

Dem entspricht auch eine Entscheidung des Appellationsgerichts zu Kiel vom 21. Dezember 1878 (mitgeteilt in der Zeitschrift „Hansa", Jahrg. 1879 S. 199), aus Veranlassung des folgenden Falles: Auf einem deutschen Kauffahrteischiff, das in einem amerikanischen Hafen lag, hatten die Matrosen, unter diesen ein Engländer, sich eines Vergehens schuldig gemacht. Nach Rückkehr des Schiffes in die Heimat und seinem Eintreffen in dem Hafen von Altona wurde gegen die Beschuldigten die Strafklage erhoben. Das Kreisgericht in Altona hatte sich in Betreff des englischen Matrosen für unzuständig erklärt und das Appellationsgericht trat dem bei.

[1]) S. die Abhandlung von M. Mittelstein, Arrestierbarkeit und Arrestfreiheit der Schiffe, in der Zeitschr. f. Intern. Pr.- u. Str.-R., Bd. 2 (1892), S. 241 bis 275, bes. S. 258f.

[2]) So auch in der deutschen Konsularinstruktion zu § 33. — S. auch Delius, Das Asylrecht der Gegenwart in territorialer Beziehung, insbesondere der Fall Barrundia (Zeitschr. f. Intern. Pr.- u. Str.-R., Bd. 7 (1897) S. 289 bis

c) Sucht ein Schiff, welches von den Behörden des Küstenstaates kraft dessen Jurisdiktionsgewalt in Anspruch genommen werden kann, sich der Unterwerfung unter diese Gewalt durch die Flucht zu entziehen, so ist die Verfolgung auf das offene Meer hinaus zulässig,[1]) und zwar so weit, bis das Schiff in die Hoheitsgewässer seines Heimatsstaates oder eines dritten Staates gelangt ist. Das Institut du droit international will hierbei unterscheiden, ob das Schiff nur in sein heimatliches oder ein anderes fremdes Territorialmeer gelangt ist oder aber in einen heimatlichen Hafen oder in den Hafen eines dritten Staates; nur in den letzteren Fällen soll die Verfolgung endgültig aufhören, während in den ersteren nur eine Unterbrechung anerkannt wird.[2])

d) Die Wirkung der Unterstellung der Kauffahrteischiffe unter die Gesetze des fremden Staates, in dessen Gewässer sie eingelaufen sind, hat sich in vielen Fällen als eine in die persönliche Rechtssphäre stark eingreifende gezeigt, insofern es sich um das Recht der persönlichen Freiheit handelte. Es kann nämlich nicht zweifelhaft sein, dafs, wenn ein Kauffahrteischiff, in dessen Heimatsstaat die Sklaverei zu Recht besteht, mit Sklaven an Bord in den Hafen eines Landes kommt, in welchem die Sklaverei verboten ist, die an Bord befindlichen Sklaven, gleichviel, ob sie zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht, beanspruchen können, als freie Männer erachtet zu werden, und dafs die Territorialbehörde die Pflicht hat, in Geltendmachung des bestehenden Verbotes für die Durchführung jenes Anspruches einzutreten. Umgekehrt darf an Bord eines Kauffahrteischiffes, welches sich in den Hoheitsgewässern eines Staates befindet, in welchem die Sklaverei besteht, Sklaven eine Zuflucht nicht gewährt werden; eventuell kann die Landesbehörde die Auslieferung verlangen, beziehungsweise, da ein Asylrecht an Bord von Kauffahrteischiffen in fremden Gewässern nicht existiert, dieselbe im Weigerungsfalle erzwingen.[3])

---

299) und J. B. Moore, Asylum in Legations and Consulates and in vessels (reprinted from the Political Science Quarterly vol. VII, No. 1, 2 and 3), New York 1892, S. 413f.

[1]) S. auch Féraud-Giraud im Journ. de dr. i. pr. 1897, S. 53f., bes. S. 65/66.

[2]) Régime de la mer territoriale, § 8 (Annuaire 1894/95 S. 328f.). — S. auch § 12, II.

[3]) Von Interesse ist eine in diese Lehre einschlagende Entscheidung des japanischen Gerichtshofes von Kanagawa vom 27. September 1872 aus folgendem Anlafs: Das peruanische Schiff „Maria Luz“, mit Kulis für Peru befrachtet, war schwerer Havarie halber in den Hafen von Yokohama eingelaufen; einem der Kulis war es gelungen, zu entweichen und an Bord des englischen Admiralschiffes „Iron Duke“ zu gelangen; von dort aus wurde er der japanischen Behörde überwiesen. In der Folge und nachdem der Kapitän der „Maria Luz“ der Mifshandlung seiner Passagiere überführt worden war, ordnete die japanische Behörde die Ausschiffung der letzteren an und unterbreitete die in Macao abgeschlossenen Passageverträge hinsichtlich ihrer Gültigkeit einer prozessualischen Beurteilung; die Verträge wurden für nichtig erklärt, und den Kulis wurde freigestellt, nach ihrem Belieben die Reise fortzusetzen oder nicht. Da sie das Letztere wählten, so wurden sie auf Kosten der japanischen Regierung nach Shanghai zurückgeschickt. In den eingehenden Entscheidungsgründen des Erkenntnisses wird u. a. ausgeführt: Der Status, welchem die Passagiere entgegensähen, sei derjenige der Sklaverei, gleichviel welcher Name ihm beigelegt werde; dieser Zustand

IV. Rechtsverhältnis während der Durchfahrt durch das Küstenmeer.

Die Souveränetät der Uferstaaten über das Meer längs der Küste bis zu einer gewissen Grenze, mag man diese auf Kanonenschufsweite oder auf drei Seemeilen annehmen, bedingt, dafs die diese Gebiete durchfahrenden Schiffe sich den im öffentlichen Interesse getroffenen

---

stehe mit dem natürlichen Recht dermafsen in Widerspruch, dafs sein Bestehen nur kraft eines besonderen Gesetzes geduldet werden könne, welches indes einen Anspruch auf Anerkennung seitens anderer souveräner Staaten nicht habe; die Verträge ständen ferner mit dem öffentlichen Recht Japans, welches keine Sklaverei dulde, in Widerspruch, und unter solchen Umständen müsse bei Beurteilung der Gültigkeit die lex loci contractus der lex fori weichen. Das Verfahren der japanischen Behörde führte zu einem Konflikt mit der peruanischen Regierung, welcher durch Schiedsspruch des Kaisers von Rufsland vom 17. (29.) Mai 1875 zu Gunsten Japans seine Erledigung fand. Das Urteil lautet (nach der Übersetzung in dem Annuaire de l'Institut de droit international Bd. 1 S. 353): „*Nous Alexandre II, par la grâce de Dieu Empereur de toutes les Russies. Conformément à la requête qui nous a été adressée par les gouvernements du Japon et du Pérou, contenue dans un protocole dressé de commun accord à Tokei par les plénipotentiaires des deux gouvernements le 13—25 juin 1873, correspondant au 25e jour du 6e mois de la sixième année de Meiji, nous sommes convenu d'examiner le différend pendant entre les deux gouvernements relativement à l'arrêt du vaisseau ‚Maria Luz' dans le port de Kanagawa, et particulièrement à la réclamation du gouvernement Péruvien, tendant à rendre le gouvernement japonais responsable de toutes les conséquences résultant de l'action des autorités japonaises par rapport à la ‚Maria Luz' à son équipage et à ses passagers, à l'époque de l'arrestation de ce vaisseau à Kanagawa, et nous avons consenti à prendre sur nous la tâche de prononcer une sentence arbitrale qui sera définitive et obligatoire pour les deux parties, et contre laquelle il ne sera admis ni objection, ni explication, ni délai quelconque.*

Ayant, en conséquence, mûrement pesé les considérations et conclusions des jurisconsultes, et des personnes compétentes chargées d'étudier l'affaire, d'après les documents et attestations qui nous ont été transmis conformément au protocole cidessus mentionné;

nous sommes arrivé à la conviction que, en procédant comme il l'a fait à l'égard du ‚Maria Luz'; de son équipage et de ses passagers, le gouvernement Japonais a agi bona fide, en vertu de ses propres lois et coutumes, sans enfreindre les prescriptions générales du droit de gens, ni les stipulations des traités particuliers;

que par conséquent il ne peut être accusé d'un manque volontaire de respect, ni d'une intention malveillante quelconque vis-à-vis du gouvernement péruvien ou de ses citoyens;

que les diverses espèces d'opinions provoquées par cet incident peuvent inspirer aux gouvernements qui n'ont pas de traités spéciaux avec le Japon le désir de rendre les relations internationales réciproques plus précises afin d'éviter à l'avenir tout malentendu de ce genre; mais qu'elles ne peuvent, en l'absence de stipulations formelles, faire peser sur le gouvernement japonais la responsabilité d'une action qu'il n'a pas sciemment provoquée, et de mesures qui sont conformes à sa propre législation.

En conséquence nous n'avons pas trouvé de motifs suffisants pour reconnaître, comme irréguliers. les actes des autorités japonaises dans l'affaire du vaisseau ‚Maria Luz'; et attribuant les pertes supportées à une malheureuse combinaison de circonstances.

Nous prononçons la sentence arbitrale suivante:

Le gouvernement japonais n'est pas responsable des conséquences produites par l'arrêt du vaisseau péruvien ‚Maria Luz' dans le port de Kanagawa.

En foi de quoi, Nous avons signé la présente sentence et Nous y avons fait apposer notre sceau impérial.

Fait à Ems, le 17 (29) mai 1875."

Charakteristisch ist auch folgendes Verhältnis: Bis zur allgemeinen Beseitigung des Instituts der Sklaverei in den Vereinigten Staaten von Nordamerika

Anordnungen, insbesondere der **Seepolizei**, unterwerfen; es ist dies im allgemeinen Interesse des Seeschiffahrtsverkehrs begründet. Dagegen erstreckt sich die **Jurisdiktionsgewalt** eines Staates über fremde Kauffahrteischiffe in den seiner Hoheit unterworfenen Meeresgebieten nicht auf solche Schiffe, die lediglich das Küstenmeer als Durchfahrtsstrafse benutzen, also nicht dort Aufenthalt nehmen.[1])

Von eingreifender Bedeutung für die in Rede stehende Frage sind die mannigfachen Erörterungen über die Jurisdiktionsgewalt der britischen Krone über fremde Schiffe, veranlafst durch die im Jahre 1876 vor Dover innerhalb drei Seemeilen von der englischen Küste stattgehabten Kollision zwischen dem deutschen Schiff „Franconia" und dem britischen Schiff „Strathclyde", bei welcher ein Passagier des letzteren ums Leben gekommen war. Die in England wider den Kapitän der „Franconia", einen Deutschen, erhobene Anklage wegen Tötung begründete das Jurisdiktionsrecht der britischen Krone damit, dafs der Zusammenstofs im englischen Territorialmeer erfolgt war. Das Gericht erster Instanz nahm auch dieses Jurisdiktionsrecht an und verurteilte den Kapitän der „Franconia". Auf eingelegte Beschwerde erklärte aber das Court for Crown Cases Reserved (mit 7 gegen 6 Stimmen) dieses Recht, wiewohl es die Publizistik anerkannt habe, für nicht nachgewiesen und demgemäfs die britische Krone für unzuständig, die Angelegenheit vor ihr Forum zu ziehen. Es war damit eine Lücke in der Landesgesetzgebung konstatiert, welche die eventuelle Anwendung der in Betracht kommenden internationalen Rechtsregel durch die englischen Gerichte ausschlofs. Dieser Anschauung Rechnung tragend, brachte die grofsbritannische Regierung eine Gesetzesvorlage ein „*to regulate the law relating to the Trial of Offences committed on the Sea within a certain distance of the Coasts of Her Majestys dominions*", welche nach eingehenden Beratungen im Parlament unterm 16. August 1878 unter der Bezeichnung „**Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878**" als Gesetz (41 & 42 Vict. c. 73) publiziert wurde. In diesem Gesetz wird die Befugnis der britischen Behörden zur Strafverfolgung aller in den britischen Territorialgewässern, und zwar in dem Küstenmeer bis auf drei Seemeilen (one marine league, vgl. § 5 I. b), begangener Delikte, gleichviel ob der Täter Inländer ist oder nicht, auch wenn die Begehung an Bord oder mittels eines fremden Schiffes stattgefunden hat, ausgesprochen, mit der Mafsgabe, dafs in dem Vereinigten Königreich die Ermächtigung

---

untersagte das Territorialgesetz von Südcarolina den freien Aufenthalt freier Neger im Staatsgebiete; es ist nun häufig vorgekommen, dafs Neger oder Farbige, freie Untertanen der britischen Krone, die zur angemusterten Besatzung eines britischen Kauffahrteischiffes gehörten, wenn das letztere in den Hafen von Charleston eingelaufen war, durch Beamte der Lokalbehörde von Bord geholt und so lange am Lande festgehalten wurden, bis das Schiff ausklariert hatte und erst alsdann wieder sich an Bord begeben durften.

In Betreff der vielfach auseinandergehenden Auffassungen bezüglich dieser und anderer Fälle, in denen die Wirkung des Territorialrechts auf die persönliche Freiheit von Personen, die sich an Bord eines fremden Schiffes befanden, in Frage kam, s. W. B. Lawrence, III. S. 436 f., ferner F. R. de Coudert, Du droit de refuge à bord d'un navire étranger, im Journ. de dr. i. pr. 1896, S. 780 bis 795.

[1]) So auch im Prinzip Régime de la mer territoriale, a. a. O. § 6.

eines der Staatssekretäre, in den übrigen britischen Besitzungen diejenige des Gouverneurs für die Einleitung des Verfahrens erforderlich sein soll. Das Gesetz hat nicht nur in England selbst, sondern noch mehr im Auslande, namentlich auch in Deutschland, Bedenken hervorgerufen, welche auch insofern als berechtigt anerkannt werden müssen, als gerade die Entscheidung in dem „Franconia"-Falle die Anregung zu seiner Einbringung gegeben hatte; der Lordkanzler hatte das in der Sitzung des Oberhauses vom 14. Februar 1878 des näheren dargelegt und dabei hervorgehoben, wie die Jurisdiktionsgewalt der britischen Krone über Buchten und Häfen, im Gegensatz zu dem offenen Küstenmeer, nie zweifelhaft gewesen sei.

Die „Franconia" befand sich zur Zeit des Zusammenstofses auf der Passage durch den englischen Kanal in der Strafse von Dover innerhalb eines marine league von der englischen Küste. Die Benutzung dieses Teils der Strafse von Dover war keineswegs etwas Ungewöhnliches; der Weltverkehr bewegt sich vielmehr im Kanal fast ausnahmslos auf diesem Wege, weil das Fahrwasser hier das für die Navigierung günstigste ist. Die Auseinandersetzungen des Lordkanzlers lassen nun auch in der Tat keinen Zweifel darüber, dafs die grofsbritannische Regierung die Vorlage eingebracht hat, um für die Gerichte des Landes das formelle Recht zum Einschreiten wegen aller Delikte zu schaffen, die auf fremden Schiffen, welche die Strafse von Dover innerhalb eines marine league vom britischen Festlande passieren, begangen werden; ja noch mehr: der Lordkanzler erklärt mit dürren Worten das Recht fremder Schiffe zur Passage der Meerenge innerhalb dieser Grenze als eine Konzession der britischen Regierung, indem er ausführt: „*It had been suggested, or might be suggested, that if the jurisdiction of this country extended over the part of the high seas immediately adjoining the shore, inasmuch as the right of passage over that part was allowed to foreign ships, it would be unfair to claim such a jurisdiction as against them. He was quite willing to accede the right of passage contended for, but he had imagined that it was conceded on this footing and this footing only — that those who availed themselves of the right of passage should not expose themselves to any complaint of a violation of the rights of those by whom the right of passage was conceded. In truth, any such exemption would apply to the case of foreign ships coming into one of our bays.*" Der Lordkanzler übersieht, dafs das Recht der freien Passage durch die Strafse von Dover und auf allen übrigen Weltverkehrswegen, wie z. B. der Strafse von Gibraltar, auch innerhalb der Territorialgewässer der anliegenden Staaten, nicht auf einer Konzession der letzteren beruht, sondern auf dem Prinzip von der Freiheit des Seeverkehrs überhaupt, mit welchem die freie und uneingeschränkte Benutzung der die verschiedenen Teile des Weltmeeres verbindenden Verkehrswege unerläfslich verbunden ist, unbeschadet immer des Rechts des Territorialstaates zur Vornahme derjenigen Mafsregeln gegen fremde Schiffe, welche die Selbsterhaltung erheischt.[1])

[1]) Schon Valin (II. S. 688) weist darauf hin, ebenso Vattel (I. § 292). Auch die Erhebung von Seezöllen von den solche Strafsen passierenden Schiffen

Wenn die britische Regierung die Gerichtsbarkeit in Anspruch nimmt nicht allein über solche fremden Schiffe, die in dem der Hoheit der britischen Krone unterworfenen Seegebiet im eigentlichen Sinne des Wortes Aufenthalt nehmen, sondern auch über diejenigen, welche nur ihren Kurs durch dieses Gebiet richten, nicht etwa auf Grund einer von ihr eingeräumten Konzession, — denn die britische Regierung hat

---

gilt den neueren Anschauungen gemäfs als unzulässig. Besonders scharf charakterisiert RIVIER (Principes, II. S. 152) diesen Standpunkt gegenüber der Territorial Waters Jurisdiction Act mit den Worten: „*Le passage n'est pas permis, il est libre.*" AZUNI (I. S. 75) führt aus: „*Quando gli stretti marittimi sono disposti in maniera da servire necessariamente alla communicazione di due mari, la cui navigazione sia commune a tutte, o a più nazioni, quella, che possiede lo stretto, non può ricusare il passaggio alle altre, semprechè si faccia con moderazione e senza inferir danno alla medesima. Opponendosi al passo senza giusta ragione la prima, priverebbe le altre nazioni d'un vantaggio loro accordato dalla natura, mentre il diritto di navigare da un mare all' altro egli è un resto della communione primitiva dell' elemento acqueo, commune a tutti nella sua vasta estensione.*" JOUFFROY (S. 24) teilt diese Auffassung. VERGÉ (S. 148): „*La liberté des mers serait illusoire, si l'usage des détroits qui servent de communication d'une mer à l'autre était entravé.*" CALVO (Droit intern., I. § 368): „*On distingue deux sortes de détroits: ceux qui aboutissent à des mers fermées ou enclavées, c'est à dire dont la souveraineté absolue peut être revendiquée exclusivement par l'État dont elles baignent les côtes; et ceux qui servent de communication entre des mers libres. Les premiers, constituant un domaine propre et réservé, sont régis par les lois ou les règlements particuliers de chaque pays; les seconds, affectant nécessairement les intérêts des divers États dont ils sont destinés à faciliter l'accès, ne peuvent jamais devenir la propriété souveraine d'un seul et doivent rester absolument libres pour toutes les marines, comme les mers auxquelles ils conduisent. Cette liberté d'accès et de transit admet toutefois les restrictions inhérentes au droit de conservation des États, sur les côtes desquels sont situés les détroits; et lorsque la configuration des détroits oblige les navires qui les traversent à passer sous le feu des forts placés sur l'un ou l'autre bord, le souverain qui est maître de la côte a le droit incontestable d'en surveiller la navigation et de prendre, surtout en temps de guerre, les précautions que la prudence et le soin de la sûreté peuvent rendre nécessaires.*" Ferner DE CUSSY (I. S. 98): „*Les détroits étant des passages qui mettent les mers en communication et permettent de naviguer d'une mer à l'autre, leur usage doit être libre comme la mer elle-même, sinon la liberté des mers mises en communication par les détroits ne serait qu'une chimaire.*" Entsprechend CAUCHY (I. S. 41, 42) und SCHIATTARELLA (S. 10 bis 13), der das Recht der Passage durch solche Meerengen als eine durch die Natur der Verhältnisse begründete Servitut ansieht, bei deren Ausübung jedoch der Berechtigte sich den im Interesse der öffentlichen Ordnung erlassenen Gesetzen des im Besitz der Territorialhoheit befindlichen Staates zu unterwerfen habe. Ebenso PRADIER-FODÉRÉ, II. S. 164 f. NIZZE (§ 21) geht etwas zu weit, wenn er sagt: „Es giebt verschiedene Meerengen, durch welche die freien Meere miteinander in Verbindung stehen, und welche für den Schiffahrtsverkehr der Völker untereinander notwendige Strafsen sind. Ohne sie würde der Seeverkehr nur in beschränktem Mafse ausführbar sein. Diese Strafsen, an welchen alle Schiffahrt treibenden Völker also ein gleiches Interesse haben, sind daher nach Völkerrecht frei und nicht der Herrschaft der angrenzenden Länder unterworfen. Die Grenze dieser Länder erstreckt sich über sie nicht in gleicher Ausdehnung wie über die sonstigen Küstenmeere, sondern sie tritt soweit zurück, als die Meerenge von den durchsegelnden Schiffen als allgemeine Verbindungsstrafse benutzt wird." NIZZE benennt als solche Strafsen: den Sund, den kleinen und grofsen Belt, den sog. Kanal, die Meerenge von Gibraltar, die Dardanellen und den Bosporus, die Magellanstrafse. — Über das Recht der freien Passage s. auch v. NEUMANN, § 21 und DU VIGNAUX, S. 49. ROSSE (Guide S. 22) bemerkt: „*Le passage est libre dans les mers territoriales pour les navires qui se bornent à longer les côtes.*"

eine solche weder zu erteilen noch zu versagen — sondern kraft des allen Seefahrt treibenden Nationen an und für sich zustehenden Rechts des freien Verkehrs auf dem Ozean, insbesondere auch in den Verbindungsstrafsen zwischen den verschiedenen Teilen desselben, so beschränkt sie sich nicht darauf, die Anwendung einer unbestrittenen Regel des internationalen Rechts in dem Strafverfahren vor den Gerichten des Landes zu sichern, sondern sie beansprucht eine Ausdehnung der Jurisdiktionsgewalt der britischen Krone, die mit den Regeln des internationalen Rechts nicht in Einklang steht. Dabei hob der Lordkanzler in der Sitzung des Oberhauses vom 8. März 1878 ausdrücklich hervor: „*The bill is not one which proposes to alter the international law, but one which makes provision for applying the machinery of our own law so as to make it work in harmony with the international law.*“ Er wies im Anschlufs an diese Erklärung darauf hin, wie die deutsche Regierung seiner Zeit eine Instruktion erlassen habe bezüglich des Schutzes der Fischerei an der deutschen Nordseeküste, in welcher gesagt wird: das der Souveränetät des Norddeutschen Bundes unterworfene Territorialmeer erstrecke sich bis auf drei Seemeilen von der Küste, und bis zu dieser Grenze sei fremden Fischern der Betrieb ihres Gewerbes untersagt, und zwar bei Vermeidung der Verhaftung und Überweisung an die nächste zuständige deutsche Behörde zur Aburteilung. Die Bezugnahme auf diese Instruktion an jener Stelle läfst nur ersehen, wie der Lordkanzler nicht unterscheidet, dafs es sich hier um ganz verschiedene Objekte handelt, in der Instruktion nämlich um Fahrzeuge, welche sich einer Rechtsverletzung dadurch schuldig machen, dafs sie einem allgemein anerkannten völkerrechtlichen Grundsatze zuwider[1]) in einem fremden Territorialmeer die Fischerei ausüben beziehungsweise zu diesem unerlaubten Zweck in das fremde Territorialmeer eingesegelt sind oder darin zu Anker liegen, treiben etc., während das britische Gesetz, angeregt durch den „Franconia“-Fall, alle im britischen Territorialmeer innerhalb drei Seemeilen von der Küste befindlichen Schiffe und Fahrzeuge der britischen Jurisdiktion unterstellt, also auch diejenigen tausend und abertausend, welche die den Schiffen aller Völker offenstehenden Weltverkehrswege in der Nähe ihrer Küsten passieren.

Die britische Gesetzgebung hat sich durch diese unberechtigte Ausdehnung ihrer Jurisdiktionsgewalt in Widerspruch gesetzt mit einem Grundsatz des Völkerrechts, der nicht nur bei den namhaftesten Publizisten ausdrückliche Anerkennung sondern auch in dem Majoritätsbeschlufs der englischen Kronjuristen immerhin einen beachtenswerten Ausdruck gefunden hat. Von Gewicht ist es auch, dafs Sir Robert Phillimore, welcher jener Majorität angehörte und dessen hohe Autorität gerade

---

[1]) Twiss, Territorial Waters, S. 308: „*The established practice of European nations may now be considered to have sanctioned the exclusive right of every nation to the fisheries in the waters adjacent to its coasts within a marine league from low-water mark.*“ Sehr treffend unterscheidet Twiss (das. S. 310) the p r o d u c e of the sea and the u s e of the sea for purposes of navigation; die Erzeugnisse des Meeres, führte er aus, seien nicht unerschöpflich, daher der Vorbehalt bezüglich ihrer begründet. S. auch Twiss, Law of Nations, I. § 191.

in England allgemein anerkannt ist, sich über diesen Punkt dahin ausgelassen hat: „*Merchant or private vessels have no exemtion from the territorial jurisdiction of the harbour or port, or, so to speak, territorial waters (mer littorale), in which they lie.*“[1]) In einer Darlegung namhafter Mitglieder der Royal comission on fugitive slaves, in welcher überall nicht von der Admiralitätsgerichtsbarkeit, sondern von „international obligations“ die Rede ist, wird gleichfalls auf den Unterschied hingewiesen; es heifst daselbst (S. XXVI): „*it is universally admitted that the ship and all on board of her are amenable to the law of the country in whose waters she happens to be, although the question may arise (as it has lately arisen) wether that law ought to be held enforceable in the case of vessels navigating within the range of coast water and not lying in port*“.[2])

Deutsche Publizisten haben den Standpunkt noch bestimmter zum Ausdruck gebracht. Heffter[3]) erklärt: „Jedes fremde Schiff, welches in Häfen oder in andere eigenthümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schiffahrtspolizei, den Schiffsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen. Eine Ausnahme machen allein in beiderlei letzter Hinsicht die Schiffe, worauf sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden etc. und die Schiffe, welche nur vorüberfahren oder deren Führer genöthigt werden, in einem Territorium anzulanden, soviel nämlich die Schiffe selbst betrifft.“ Für die letztere Ausnahme dürfte allerdings eine Begründung schwer zu finden sein. Nizze[4]): „Die in jedem Staat bestehende Rechtsordnung erstreckt sich über die nationalen Gewässer desselben, und sind daher die fremden Nationen, sobald sie sich auf solchen Gewässern befinden und so lange sie sich im Staatsgebiet aufhalten, der Rechtsordnung dieses Staates unterworfen. Von dieser allgemeinen Regel finden jedoch Ausnahmen statt: ... die blofs an den Küsten vorübersegelnden Schiffe sind dem nationalen Recht nicht unterworfen.“ — Bluntschli[5]): „Wenn die Schiffe in ein fremdes Staatsgebiet einfahren, indem sie in einem fremden Seehafen Anker werfen oder einen Strom oder Flufs befahren und dergl., so werden sie der fremden Staatshoheit so lange untergeordnet, als sie sich in deren Bereich aufhalten. Schiffe, welche blofs durch den Küstensaum eines fremden Staates hindurchfahren, werden der Staatshoheit des Küstenstaates nur insoweit vorübergehend unterworfen, als sie die militärischen und polizeilichen Ordnungen beachten müssen, welche derselbe zum Schutz seines Gebiets und seiner Küstenbewohner für nöthig erklärt hat.“ Hübler[6]) sieht alle Privatschiffe, sofern sie fremdes Küstenwasser „durchfahren“ (nicht vor Anker gehen), gleich den Kriegsschiffen als exterritorial an.

Einzelne neuere deutsche Rechtslehrer nehmen allerdings eine ab-

---

[1]) I. § 350.

[2]) S. auch Twiss, Law of Nations, I. § 181, woselbst der Unterschied zwischen Territorial Seas und Jurisdictional Waters erläutert wird.

[3]) § 79 und Geffckens Bemerkung 7 das. — [4]) S. 46. — [5]) §§ 319 und 322.

[6]) B. Hübler, Die Magistraturen des völkerrechtlichen Verkehrs und die Exterritorialität, Berlin 1900, S. 89.

weichende Stellung ein, so Harburger.[1]) Auch Zorn[2]) hält den Standpunkt des britischen Gesetzes für korrekt. Dies erklärt sich bei ihm daraus, dafs er das Völkerrecht als äufseres Staatsrecht ansieht[3]) und nicht anerkennt, dafs das äufsere Staatsrecht diejenigen Rechtsnormen begreift, welche der einzelne Staat für seine Beziehungen zu anderen einzelnen Staaten unterschiedlich zur Geltung bringt (Spezialrechtsnormen), während doch das Völkerrecht diejenigen Normen umfafst, die die Beziehungen aller an der internationalen Rechtsgemeinschaft beteiligten Staaten bestimmen.[4]) — Beling[5]) sucht auszuführen, wie die durch die Territorial Waters Jurisdiction Act für die britische Krone in Anspruch genommene Jurisdiktionsgewalt nicht im geringsten fremde Souveränetät verletze. Seine Begründung erscheint nicht geeignet, die vorher entwickelte Auffassung zu widerlegen. Stoerk[6]) tritt gleichfalls für die Legalität des britischen Gesetzes vom Standpunkt des internationalen Rechts ein, und bekämpft in näherer Darlegung die entgegengesetzte Meinung. Es kann ihm nur insoweit beigetreten werden, als dem Uferstaate die Befugnis nicht abzusprechen ist, im Interesse der Ordnung und Sicherheit in dem Land- und Seeküstengebiet administrative Anordnungen und Einrichtungen zu treffen, und dafs diese Befugnis sogar zur Pflicht wird. Das ist überhaupt nicht in Frage gestellt worden. Es mufs aber aufrechterhalten werden, dafs die Ausübung einer Jurisdiktionsgewalt völkerrechtlich nicht vertretbar ist.

Diese Meinung teilt auch F. v. Martens,[7]) indem er ausführt: Der Satz, dafs Kauffahrteischiffe prinzipiell den Gesetzen und Behörden desjenigen Staates, in dessen Gewässern sie sich aufhalten, unterliegen, erstrecke sich nicht auf solche Schiffe, die nur am Ufer, wenngleich innerhalb des Küstengewässers, vorüberfahren. „Damit sie der fremden Staatsgewalt kompetieren, ist stets erforderlich, dafs sie mehr oder weniger lange Zeit in den Eigengewässern des Staates anhalten oder verweilen.“ — Dieselbe Auffassung findet sich bei v. Liszt,[8]) bei Bonfils,[9]) bei Fauchille[10]) und mit einer gewissen Modifikation auch bei Fiore.[11])

Die Annahme der Vorlage im englischen Parlament ist übrigens

---

[1]) S. 18, 28.

[2]) Besprechung a. a. O., S. 184 und Staatsrecht, II. S. 381 Anm. 14.

[3]) Besprechung S. 183.

[4]) Gegen solche Auffassung wendet sich auch von Strauss und Torney im Verwaltungsarchiv, Bd. 9 (1901) S. 471: „Er [Zorn] geht nach seiner eigenen Darstellung von zwei grundsätzlichen Punkten aus, dafs es einen Gegensatz von internationalem und deutschem Staatsseerechte nicht giebt, und ... Mit dem ersten Grundsatze wird Zorn auf erheblichen Widerspruch stofsen. Soweit überhaupt von einem internationalen Rechte die Rede sein kann, dürfte gerade dieses Gebiet die eigentliche Domäne des internationalen Rechts bilden.“

[5]) S. 115 f.

[6]) Seegebiet, S. 465 f., Das offene Meer, S. 510 f.; ferner de Lapradelle, a. a. O. S. 317, Anm. 2. Auch Visser (S. 307 und Anhang, These 4) vertritt den Standpunkt des britischen Gesetzes. S. auch Negropontes, S. 2 f., 57 f.

[7]) Völkerrecht, II. S. 238. — [8]) § 9 S. 77 f. — [9]) § 628.

[10]) In der Abhandlung Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, Paris 1901, S. 80. — [11]) § 510.

keineswegs widerspruchslos erfolgt. Im Unterhause sprach sich bei der dritten Lesung in der Sitzung vom 15. August 1878 namentlich Sir G. Bowyer sehr scharf dagegen aus; die Times berichtet darüber: „*Sir G. Bowyer took occasion to comment on the manner in which the Bill had been passed through its previous stages and to argue that is was not only unnecessary, but a contravention of the law of nations. He entirely denied that the Franconia case had made an alteration of the law imperative on account of the circumstance that a majority of the Judges had overruled the decision come to before Baron Pollock; he believed, on the other hand, that the jurisdiction of the English Courts was amply sufficient. It might be argued with equal force that the death of an English sailor at Calais would make it necessary to extend our jurisdiction. In all such cases the proper remedy was a representation to the country of the offender, and on the failure of such representation, a refusal to do justice constituted a casus belli. The Bill, he contended, was inconsistent with the law of nations and the rights of foreign countries. He was ready to admit the doctrine of the three-mile zone; but the question was what was the nature of the jurisdiction which the sanction of that doctrine conferred. It was not, in his opinion, such a jurisdiction as it was sought to introduce by the present measure. According to the law of England, every foreigner in this country owed what was termed a qualified allegiance to the Crown in consideration of the protection which he received; but if the Bill were to pass, it would follow that every foreigner brought in a foreign vessel passing within three miles of our shores would owe that qualified allegiance, while it could not be said that he received in return any protection. It did not, he might add, appear that such a jurisdiction as it was proposed to create was necessary for the defence and security of the realm. If in the case of a foreign vessel passing within the three-mile zone, a foreign sailor murdered another, it could not be said that our security required that the criminal should be tried by the law of England. The real remedy in such circumstances was that he should be tried by the laws of his own country. It was admitted by the Chancellor of the Exchequer that the Bill had not been the subject of any communication with foreign countries, and that circumstance appeared to him a very serious one for consideration. The exercise of legal jurisdiction over ships coming within the three-mile zone — not alone ships visiting our ports, but those in transitu — would, he was vinced, give rise to much inconvenience and difficulty with foreign countries. If foreigners refused to submit to it we should have no remedy. Besides, it was a recognized principle of international law that the subjects of a country did not become amenable to the laws of another country until they entered into it. The practical effect of the Bill, however it might be disguised, was to render the there-mile zone a part of British territory, and it logically followed that the British Government could forbid the passage of it to foreigners. Now, were we prepared to concede the same privilege to all other Powers, including the most barbarous? He apprehended not. But, it was said, nothing was to be done under the Act except with the consent of the Secretary of State? His reply was that that was not the way to legislate. Why should Parliament*

delegate its authority to the Secretary of State. If the jurisdiction which the Bill sought to establish was good and consonant with the law of nations and the law of England, it ought to be sanctioned without any such limitation; if it was unsound, then he would say let the Bill be rejected. He now came to a very important point, and although the Solicitor-General and the Lord Chancellor differed from him in the matter, his opinion with reference to it remained unchanged. The conclusion at which he arrived was that the second clause of this Bill included foreign ships of war as well as foreign merchant ships, and that under it any offence committed on board the former would come within the cognizance of the English law. Lord O'Hagan fully concurred with his view of the matter, and therefore, in order to raise the question, but without any intention of dividing, he begged to move that the Bill be read a third time this day three months." Von Seiten der Regierung wurde dem gegenüber die Erklärung abgegeben: die Bill kollidiere nicht im geringsten mit den Prinzipien des Völkerrechts und sei hauptsächlich zu dem Zweck eingebracht, britischen Untertanen Schutz gegen Verletzungen zu gewähren; und ferner berief sich der Regierungsvertreter wieder auf jenen Erlafs der deutschen Regierung zum Schutz der nationalen Fischerei an der deutschen Nordseeküste. Im weiteren Verlauf der Debatte wiesen auch noch andere Redner auf die Verwickelungen hin, die bei Anwendung der in der Bill enthaltenen Grundsätze fremden Nationen gegenüber entstehen könnten.

Neuerdings hat ein höherer britischer Gerichtshof in einem Falle, wo dieselben Verhältnisse in Frage kamen, allerdings nicht an der englischen sondern an der japanischen Küste, in wohlverstandener Erkenntnis des zutreffenden Rechtsstandpunktes den Grundgedanken der Territorial Waters Jurisdiction Act verworfen. Es handelte sich um eine Klage auf Schadensersatz wegen des durch eine Kollision mit dem Dampfer „Ravenna" der Peninsular & Oriental Steam Navigation Company in der sog. japanischen Inland Sea erfolgten Unterganges des japanischen Kriegsschiffes „Chishima Kan". Der britische oberste Gerichtshof in Shanghai entschied hier auf die Berufung gegen das Urteil des britischen Gerichts in Kanagawa unterm 25. Oktober 1893 dahin: dafs die japanische Inland Sea, obwohl sie innerhalb der Dreiseemeilengrenze vom japanischen Festlande liegt, ein Weltverkehrsweg sei (a highway of nations), dafs daher ein auf solchem Wege segelndes Schiff als auf hoher See befindlich angesehen werden müsse, so lange es nicht die Fahrstrafse verläfst und eine Bucht, einen Hafen oder eine Flufsmündung im Territorialmeer des Staates anläuft, und dafs mithin das japanische Gesetz hier keine Anwendung finden könne. Es sei diese Strafse, heifst es ferner, eine solche, die der freien Passage aller Schiffe offen stehe, ohne dafs es einer Erlaubnis der japanischen Regierung bedürfe. In der gegen dieses Urteil angerufenen Entscheidung des Judicial Committee of the Privy Council in London vom 3. Juli 1895 ist diese Frage „als nicht erheblich für die Beurteilung" offen gelassen, aber als „äufserst kontrovers" bezeichnet.[1])

[1]) S. auch den Vermerk in der Rev. g. de dr. i. publ. 1894, S. 179/180.

V. Auslieferung von desertierten Schiffsmannschaften.[1])

Die Grundsätze des Völkerrechts über die Auslieferung von Verbrechern kommen hier nicht in Betracht. Die Entweichung eines Schiffsmanns aus seiner Dienststellung ist keine Handlung, welche die allgemeine Rechtssicherheit berührt; sie stellt sich vielmehr als ein Vertragsbruch dar, dessen Bestrafung in den Gesetzen der Seestaaten lediglich im Interesse eines geordneten und gesicherten Betriebes der Seeschiffahrt vorgesehen ist, welche eine möglichst vollständige Erhaltung des Besatzungsstandes der Kauffahrteischiffe erheischt. Die hierbei obwaltenden internationalen Interessen haben zu Vereinbarungen über die Auslieferung entwichener Schiffsmannschaften in zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträgen geführt.[2])

Eine solche Auslieferung hat nicht den Charakter einer Rechtshilfe im Sinne des internationalen Strafrechts, sondern einer schiffahrtspolitischen Maßnahme im Interesse des Seehandelsverkehrs. Sie erfolgt ohne den zum Teil recht komplizierten Apparat der strafprozessualischen Auslieferung in einfacher Form durch Vermittelung des Konsuls.[3])

Voraussetzung der Verpflichtung der Territorialbehörde zur Auslieferung ist widerrechtliche Entfernung oder widerrechtliches Fernbleiben vom Schiff. Der eigenmächtigen Entfernung von Bord wohnt nicht ohne weiteres das Moment der Rechtswidrigkeit inne. Dies kann z. B. wegfallen, wenn der Schiffsmann einen Anspruch auf sofortige Entlassung hat und der Kapitän diese ablehnt.[4])

Das Verfahren gestaltet sich in folgender Weise: Der Konsul ersucht die Lokalbehörde unter Nachweis der Zugehörigkeit des Entwichenen zur Schiffsbesatzung um dessen Festnahme. Der Festgenommene wird dem Konsul zur Verfügung gestellt und bei dem Konsulat oder der Lokalbehörde in Gewahrsam gehalten, bis er an Bord übergeführt oder durch ein anderes Schiff derselben Flagge heimgesendet werden kann. Die Dauer der Detention ist aber auf einige Monate (in den verschiedenen Verträgen 2, 3, 4 und 6 Monate) begrenzt; eine Wiederfestnahme aus demselben Anlaß findet nicht statt. Die Auslieferung wird ausgesetzt, wenn der Deserteur noch wegen strafbarer Handlungen, die er in dem

---

[1]) F. Perels, Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften, Berlin 1883. Beachtenswert für die praktische Handhabung v. König, § 72.

[2]) Das im Reichsamte des Innern herausgegebene Handbuch für die deutsche Handels-Marine enthält das Verzeichnis derjenigen auswärtigen Staaten, mit denen vom Deutschen Reiche, vom früheren Norddeutschen Bunde, vom früheren Deutschen Zoll- und Handelsverein und von einzelnen deutschen Bundesstaaten Verträge über die Auslieferung desertierter Matrosen abgeschlossen sind, nebst Bezeichnung dieser Verträge.

[3]) S. auch F. v. Martitz, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, Leipzig, I. 1888, S. 245 bis 251. — H. Lammasch, Auslieferungspflicht und Asylrecht, Leipzig 1887, hat die Darstellung des Verfahrens der Auslieferung von Schiffsdeserteuren, als nicht in den Rahmen des gemeinen Auslieferungsrechts gehörig, aus der Behandlung ausgeschieden (S. 367).

[4]) So darf gemäß der §§ 74 [2] und 77 der deutschen Seemannsordnung im Auslande der Schiffsmann, welcher in dem Fall eines Flaggenwechsels seine Entlassung fordert, den Dienst ohne weiteres verlassen.

fremden Staatsgebiete begangen hat, dort zur Verantwortung gezogen wird. Liegt aufser der Entweichung gegen den Deserteur die Anschuldigung einer Handlung vor, welche die Strafverfolgung bei der heimatlichen Behörde begründen würde, nicht aber einen Anspruch auf Auslieferung, so kann der fremden Behörde das Recht nicht versagt werden, an die Auslieferung die Bedingung zu knüpfen, dafs wegen dieser konkurrierenden Straftat eine Verfolgung nicht eintrete.

Hat sich der Deserteur an Bord eines fremden Kriegsschiffes geflüchtet, so ist das Ersuchen um Auslieferung an den Kommandanten zu richten; hat er an Bord eines fremden Kauffahrteischiffes Zuflucht gefunden, so ist die Vermittelung des betreffenden Konsuls in Anspruch zu nehmen.

Im allgemeinen gilt als Regel, dafs eine Auslieferung eigener Staatsangehöriger nicht stattfindet.[1])

§ 14.

Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern.

Die Rechtsstellung der Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern[2]) regelt sich teils nach den von den einzelnen Staaten getroffenen Anordnungen über die Zulassung und Behandlung fremder Kriegsschiffe, teils nach der zwischen verschiedenen Staaten getroffenen Vereinbarung, teils nach internationalen Gebräuchen.

I. Zulassung.

Heeresabteilungen dürfen auswärtiges Staatsgebiet nur kraft besonderer Vereinbarung oder nach eingeholter Genehmigung der fremden Regierung betreten. Eine entsprechende Einschränkung hinsichtlich der Kriegsschiffe, soweit es sich um deren Einlaufen in fremde Hoheitsgewässer handelt, gilt in dieser Allgemeinheit nicht; für dieselben kommen vielmehr folgende Normen in Anwendung:

1. Diejenigen innerhalb des Territorialseegebietes belegenen Meeresteile, welche als Durchfahrtsgewässer für den internationalen Verkehr dienen, sind für die Passage von Kriegsschiffen ebenso wie für diejenige von Handelsschiffen frei.[3])

2. Die Seehäfen aller Nationen sind den Kriegsschiffen der im Friedenszustande befindlichen Mächte geöffnet. Die Zulassung ist aber keine gebotene, vielmehr hat jeder Staat das Recht, seine Häfen oder

---

[1]) Material und treffende Kritik der englisch-amerikanischen Rechtsanschauung, nach welcher grundsätzliche Bedenken der Auslieferung Nationaler nicht entgegenstehen, s. bei v. Martitz a. a. O., I. S. 180 bis 213; auch das. S. 283 f., 349 und II. (Leipzig 1897), S. 334 Anm. 47.

[2]) S. auch F. Perels, Rechtsstellung der Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern, Archiv für öffentliches Recht, Bd. 1 (1886), S. 461 bis 497 und 677 bis 704.

[3]) Visser (S. 210) unterscheidet gleichfalls die Durchfahrt und den Aufenthalt. — In Betreff der Zugänge zum Schwarzen Meer s. § 5, II. B, hinsichtlich der Berechtigung zum Schliefsen des Öre-Sundes und der Belte in Kriegszeiten für Kriegsschiffe der Kriegsparteien § 33, III.

einzelne derselben fremden Kriegsschiffen zu verschliefsen und die Bedingungen zu bestimmen, unter welchen er ein Einlaufen und den Aufenthalt gestatten will.[1]) Nur in Fällen der Seenot wird ein Einlaufen niemals versagt werden dürfen.[2]) Der Erlafs von Verboten hängt im übrigen von dem politischen Ermessen ab; insbesondere müssen sie gerechtfertigt erscheinen, soweit das Interesse der eigenen Sicherheit sie erheischt. Solche Verbote werden entweder ein für alle Male erlassen, oder sie stellen sich als Ausnahmemafsregeln aus besonderer Veranlassung dar. In den letzteren Fällen erfordert die internationale Höflichkeit eine entsprechende Mitteilung an die fremden Regierungen, für welche das Verbot von Bedeutung werden kann.

Das Institut de droit international hat im Art. 10 des Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers[3]) den Satz aufgestellt: „*A moins de traités, de lois, de règlements ou de prohibitions spéciales contraires, les ports sont ouverts aux navires de guerre étrangers, à charge par ceux-ci d'observer strictement, pour leur entrée et leur séjour, les conditions sous lesquelles ils sont admis.*“ Dieser Satz ist jedoch zu verstehen mit der Einschränkung des Art. 4: „*Doivent être considérés comme régulièrement fermés et dont l'accès est à bon droit interdit aux navires sans distinction de pavillon, les ports exclusivement militaires ou sièges d'arsenaux destinés à la construction et à l'armement des forces navales d'un pays;*“ ferner heifst es im Art. 11: „*De justes causes, dont l'autorité territoriale est juge souverain, pourraient motiver un refus d'admission ou une invitation au départ.*“

Der Bericht der Royal commission on fugitive slaves (s. unter VI.) bezeichnet die Ausschliefsung als ein „*extreme measure necessary for the protection of national or private interests*“. Auch sanitäre Rücksichten können die Zurückweisung von Kriegsschiffen beziehungsweise deren

---

[1]) S. über diese Grundsätze u. a. SURLAND, § 580; v. CANCRIN, X. §§ 15 und 34; WHEATON, Elements, I. S. 124. „*If there be no express prohibition the ports of a friendly state are considered as open to the public and commissioned ships belonging to another nation with whom that state is at peace.*“ TWISS, § 165: „*The rule . . . which applies in relation to an armed force upon land, does not apply equally to an armed force upon the sea, as by the usage of Nations ships of war may freely enter the ports of a friendly Power without express permission, unless there be an especial prohibition against vessels of war entering such ports. It is competent for every Nation for reasons of State Policy to close all its ports, or certain only of its ports, against the vessels of war of all Nations or against the vessels of war of a particular Nation, but in such cases notice is usually given of such determination. If there be no such prohibition, the ports of a friendly Nation are considered to be open to the public ships of all Powers, with which it is at peace, for purposes of hospitality, and they are supposed to enter such ports under an implied license from the Sovereign Power of the place*“. S. ferner CALVO, I. § 478; TESTA, S. 177. In dem Bericht der Royal commission on fugitive slaves von 1876 werden diese Grundsätze auch zum Ausdruck gebracht (s. namentlich S. VII, XXVII u. XXVIII), und an einer Stelle wird geradezu erklärt: „*Her Majestys Government could not deny to any foreign Sovereign the right to interdict the entrance of British ships of war into his ports.*“

[2]) ORTOLAN, I. S. 155; auch v. CANCRIN, a. a. O.

[3]) Annuaire 1898, S. 273 f. — Wesentliche Einschränkungen bestehen auch jetzt noch für japanische Häfen.

Beobachtung und die Untersagung oder Verhinderung der Kommunikation mit dem Lande rechtfertigen.[1])

In zahlreichen Staatsverträgen ist die gegenseitige Zulassung von Kriegsschiffen nach Maſsgabe der den meistbegünstigten Nationen eingeräumten Rechte vereinbart.[2])

Völlig verschlossen den Kriegsschiffen aller Nationen sind in Gemäſsheit des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 (Art. 29) der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen Gewässer.

II. Aufenthalt und Verhalten.

Die Gebräuche und Festsetzungen, welche für den Aufenthalt von Kriegsschiffen in fremden Häfen bestehen,[3]) betreffen namentlich folgende Punkte:

---

[1]) Grasso, De l'interdiction des ports d'un État pour raison sanitaire, in der Rev. du droit publ. et de la science politique en France et à l'étranger, 1896 S. 43.

[2]) In deutschen Staatsverträgen mit Mexiko vom 28. August 1869 Art. II; mit Salvador vom 13. Juni 1870 (auſser Kraft seit dem 23. Mai 1902) Art. XVIII; mit Costarica vom 18. Mai 1875 Art. XXI.

[3]) Eine Reihe von Staaten haben hierüber mehr oder weniger ausführliche Vorschriften erlassen. Hierher gehören: Die Instruktion über die Behandlung fremder Kriegsschiffe in deutschen Häfen vom 16. Mai 1877 (M. V. Bl. S. 84 f.) und die Zusatzbestimmung vom 30. August 1893 (das. S. 249); die Vorschriften über den Zulaſs und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen und ungarischen Küsten von 1893 (Anlage zum M. V. Bl. No. 19 von 1893); die Bestimmungen über die Zulassung von Kriegsschiffen fremder Mächte in den Seegaten (passes de mer), Häfen und Binnengewässern des Königreichs der Niederlande vom 2. Februar 1893 (M. V. Bl. S. 83) nebst einer Ergänzung von 1894 (das. 1894 S. 3); die Verordnung, betr. die Zulassung fremder Kriegsschiffe in den belgischen Gewässern und Häfen, vom 18. Februar 1901 (Moniteur Belge No. 58 von 1901); von Interesse sind die Besprechungen dieser Verordnung in den Artikeln von Baron Guillaume: „Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges", in der Rev. de dr. i. 1901, S. 327—361, und von N. Politis: „De l'admission et du séjour des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges", in der Rev. g. de dr. i. publ. 1901, S. 341 bis 369. Ferner für die Binnenreede von Kopenhagen die Verordnungen vom 6. November 1782, vom 24. April 1873 und vom 18. Oktober 1875 (M. V. Bl. 1875 S. 112 f. und 221); die Verordnung über Ankunft und Aufenthalt fremder Kriegsschiffe in italienischen Häfen und an der italienischen Küste in Friedenszeiten vom 16. Juni 1895 (das. 1895 S. 308 und Anlage), und das Dekret, betr. die Regelung des Einlaufens und des Aufenthaltes von Schiffen in den befestigten Seeplätzen in Kriegszeiten, vom 21. April 1895; für Frankreich das Dekret zur Regelung der Bedingungen für die Zulassung französischer und fremder Schiffe zu den Ankerplätzen und Häfen der französischen Küste und den Aufenthalt daselbst vom 17. März 1902 (Bulletin officiel de la marine 1902 No. 9, S. 513 f.); für die britische Kolonie Victoria die Verordnung, betr. das Verhalten fremder Kriegsschiffe in Häfen der Kolonie Victoria, vom 10. Juni 1889; die Bestimmungen über zollfreie Ausrüstung fremder Kriegsschiffe in brasilianischen Häfen (A. M. B. No. 133 von 1866, S. 114 f. und M. V. Bl. 1877 S. 127); speziell für Rio de Janeiro das Reglement vom 26. Dezember 1868 (M. V. Bl. 1870 S. 55 und 1875 S. 105); für Niederländisch Indien die Bestimmungen wegen Zulassung von Kriegsschiffen befreundeter Mächte in den Marinetablissements zur Herstellung erlittener Schäden vom 9. März 1864 (A. M. B. No. 105 von 1864, S. 54 f.).

1. Die Zahl der Kriegsschiffe einer und derselben Nation, welche gleichzeitig in einem fremden Hafen Aufenthalt nehmen dürfen; die Zahl ist vielfach, teils konventionell, teils reglementarisch, beschränkt worden.[1])

2. Die Dauer des Aufenthaltes, welcher in Kriegshäfen nicht selten nur für die Zeit des Bedürfnisses, aber unter Gewährung der für dessen Deckung erforderlichen Hülfe gestattet wird; ferner Einschränkungen bezüglich des Ankerplatzes.

3. Die Verpflichtung zur Mitteilung der Ankunft unter Angabe der Flagge, der Gattung, des Namens und der Armierung des Schiffes, der Besatzungsstärke, der Charge des Kommandanten, des Zweckes und der voraussichtlichen Dauer des Aufenthaltes.[2])

4. Die Salute und das sonstige Ceremoniell (§§ 26 bis 28).

5. Das Verbot, in den Hoheitsgewässern, namentlich im Schufsbereiche von Befestigungen, Messungen, aufser solche, die für die Navigierung beim Ein- und Auslaufen erforderlich sind, vorzunehmen.

6. Militärische Übungen aufserhalb des Bereiches des Kriegsschiffes dürfen ohne Genehmigung der zuständigen fremden Behörde nicht vorgenommen werden. Hierher gehören namentlich Schiefsübungen, Boots- und Landungsmanöver, überhaupt die Ausübung des militärischen Dienstes am Lande.[3])

---

[1]) Ortolan, I. S. 144 bemerkt dazu: „*Ces sages limitations sont conformes à une politique prévoyante; car sans parler des cas de surprise qu'une puissance peut avoir à craindre de la part d'une autre avant déclaration de guerre (voir le récit de l'attaque de Copenhague par les Anglais en septembre 1807), le séjour sur son territoire de forces étrangères nombreuses peut devenir la source de circonstances fâcheuses qu'il est utile de prévenir.*"

[2]) Es empfiehlt sich, zum Zweck dieser Angaben dem Kommandanten des fremden Kriegsschiffes einen gedruckten Fragebogen vorzulegen, wie das z. B. im § 8 des niederländischen Erlasses vom 2. Februar 1893 vorgeschrieben ist. — Übrigens stellt sich die Verpflichtung zu diesen Mitteilungen als eine rechtliche, nicht blofs, wie Politis (a. a. O. S. 346) vermeint, als eine Pflicht der Courtoisie dar. Zweckmäfsig ist auch die Vorschrift im Art. 23 der belgischen Verordnung von 1901, wonach die Marinebehörde verpflichtet ist, dem Kommandanten eines jeden zum Aufenthalt in die belgischen Gewässer zugelassenen fremden Kriegsschiffes oder Kapers ein Exemplar dieser Verordnung zu übermitteln.

[3]) Die U. S. N. R. setzen im Art. 304 fest:

„*(1) He (the commander in chief) shall exercise great care that all under his command scrupulously respect the territorial authority of foreign civilized nations in amity with the United States.*

(2) No armed force for exercise, target practice, funeral escort, or other purpose shall be landed without permission from the local authorities; nor shall large bodies of men be granted leave to visit the shore without a similar permission; nor shall men be landed to capture deserters.

(3) Great-gun target practice, even at floating targets, shall not take place within foreign territorial waters or at any point from which shots may fall therein, without permission."

Ferner Q. R. Art. 446: „*No armed force may be landed from Her Majesty's ships for exercise, or any other purpose, without the permission of the Local Authorities, nor should leave be given to large bodies of men, nor any measure taken for apprehending leave-breakers without such permission.*" — S. auch Art. 455.

Entsprechend Décr. franç. Art. 145 (181, 297): „*Le commandant en chef interdit le débarquement en pays étranger, pour exercice, cérémonie, ou tout autre motif, d'hommes en armes appartenant aux bâtiments qu'il commande, à moins qu'il n'ait eu à ce sujet entente préalable avec les agents diplomatiques ou autorités consulaires de France et les autorités locales.*"

7. Die Beurlaubung von Mannschaften an Land. Es ist nicht üblich, dafs Mannschaften von der Besatzung, welche aufserdienstlich an Land gehen, die Waffe tragen. In Ermangelung eines ausdrücklichen Verbotes steht dem aber rechtlich nichts entgegen, insbesondere, wenn die persönliche Sicherheit es erheischt.[1])

8. Zur Ausschiffung an Bord aufgenommener Personen in fremden Häfen bedarf es der Zustimmung der dortigen Behörde.[2])

9. Die Vornahme von Reparaturen, Beschaffung von Ausrüstungsmaterialien, Proviant, Wasser etc., unter Gewährung besonderer Erleichterungen.

10. Die Zollabfertigung und die Gewährung von Zollbefreiungen. Es gilt als Regel, dafs Kriegsschiffe in fremden Häfen, die Reziprozität vorausgesetzt, keinerlei Revision im Zollinteresse unterworfen sind. Auch sind hierüber vielfach internationale Vereinbarungen getroffen. Zum freien Verkehre dürfen aber Gegenstände nicht zollfrei von Bord geschafft werden; denn das zollfiskalische Interesse des fremden Staates soll nicht beeinträchtigt werden. Vereinbart ist auch in den bezüglichen Verträgen die Gewährung von Zollfreiheit der für fremde Kriegsschiffe eingehenden Ausrüstungsgegenstände, da sie ja für das Ausland bestimmt sind.[3])

---

[1]) Im Jahre 1864 wurde zwischen der preufsischen und portugiesischen Regierung vereinbart, dafs, wenn Matrosen und Soldaten der Kriegsmarine des einen Teils in Häfen des anderen an Land gehen, dies nur unbewaffnet geschehen solle, und dafs hiervon eine Ausnahme nur in den Fällen einzutreten habe, wenn die etwa gefährdete Sicherheit der Mannschaften das Tragen der Waffe erfordern oder eine Feierlichkeit zu begehen sein sollte. A. M. B. No. 106 und No. 139. — § 10 der österreichischen Vorschriften über den Zulafs und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen und ungarischen Küsten bestimmt: „Mit Ausnahme der Offiziere und höheren Unteroffiziere, denen das Tragen des Seitengewehrs erlaubt ist, hat die Mannschaft eines fremden Kriegsschiffes unbewaffnet das Land zu betreten."

[2]) Décr. franç. Art. 142 (297).

[3]) Für die zollamtliche Behandlung fremder Kriegsschiffe in deutschen Häfen hat der Bundesrat unterm 12. Oktober 1878 die nachfolgenden Vorschriften beschlossen (R.-C.-Bl. S. 623):

1. Eine zollamtliche Revision der fremdherrlichen Kriegsschiffe, sowie überhaupt das Betreten derselben im Zollinteresse findet nicht statt.

2. Alle aus diesen Schiffen an das Land gebrachten Gegenstände (Waaren-, Mund- und Materialvorräthe, Inventarienstücke) unterliegen der zollamtlichen Behandlung nach den dieserhalb bestehenden Vorschriften und sind zu dem Behufe, bevor sie in den freien Verkehr treten, dem Zollamte des Hafenortes anzumelden. Für Waaren u. s. w. wird dadurch, dafs dieselben auf Schiffen einer fremden Kriegsmarine transportirt werden, eine Befreiung von der tarifmäfsigen Eingangsabgabe oder eine Ermäfsigung derselben nicht begründet.

3. Der Transport von Gegenständen und Waaren von Land an Bord unterliegt keiner zollamtlichen Kontrole, es sei denn, dafs dieselben mit dem Anspruch auf Steuervergütung ausgeführt werden, oder unter Zollanspruch stehen. In diesen Fällen sind die hierfür bestehenden Vorschriften mafsgebend; insbesondere mufs den Zollbeamten Überzeugung verschafft werden, dafs solche Gegenstände und Waaren wirklich an Bord der fremdherrlichen Kriegsschiffe gelangen.

Für den Suez-Kanal ist das Règlement de navigation dans le canal maritime de Suez vom 6. August 1892 mafsgebend. Nach Art. 2 steht die Durchfahrt Schiffen jeder Nationalität von nicht mehr als 7,80 m Tiefgang zu, unter

11. Die Freiheit von Schiffahrts-, namentlich Hafen-, Tonnen- und dergl. Abgaben. Lotsengebühren sind darunter nicht begriffen;[1]) ferner Exemtion vom Lotsenzwang.[2])

12. Die Beobachtung der Quarantänevorschriften (s. § 23).

13. Das Recht der Kriegsschiffe, in fremde Hoheitsgewässer einzulaufen, begreift nicht die Befugnis, von den Seehäfen aus die Flufs- und Kanalgebiete der betreffenden fremden Staaten zu befahren; hinsichtlich solcher Fahrten gelten vielmehr entsprechende Grundsätze, wie für das Betreten fremden Landgebietes durch Truppenkörper mafsgebend sind. Danach ist ein Einfahren in solche Gebiete, wie überhaupt in fremde Binnengewässer, nur nach eingeholter Genehmigung der zuständigen Landesbehörde statthaft.[3]) Die deutsche Instruktion für den Kommandanten hebt dies im § 9 mit dem Zusatze hervor, dafs in Fällen zwingender Notwendigkeit, wo diese Genehmigung nicht abgewartet werden kann, sie nachträglich beantragt werden mufs.[4])

Im übrigen versteht es sich von selbst, dafs Konflikte mit fremden Behörden tunlichst zu vermeiden sind. Sie werden in der Regel hervorgerufen durch Unkenntnis der leitenden Normen und verschärft durch starres Festhalten an vermeintlich berechtigten Forderungen. Kann in solchen Fällen eine befriedigende Beilegung nicht ohne Weiterungen erzielt werden, so bleibt nur die Verfolgung des Streites durch Ver-

---

der Verpflichtung, das Reglement in allen Punkten zu befolgen. Nach den Tarifbestimmungen sind Kriegsschiffe, ingleichen Schiffe, welche für den Transport von Truppen erbaut oder gechartert sind (ebenso wie Schiffe, welche blofs mit Ballast fahren), von der Nachsteuer befreit und haben keine höhere Abgabe zu entrichten, als den Maximalsatz von 10 Fr. pro Registerton.

[1]) Art. 22 der Kongo-Akte vom 26. Februar 1885 enthält die besondere Vorschrift, dafs die den Kongo einlaufenden Kriegsschiffe der Signatarmächte von Entrichtung der Schiffahrtsabgaben mit Ausnahme der Lotsen- und Hafengebühren befreit sind, von den letzteren beiden Gebühren aber auch dann, wenn ihre Intervention von der Internationalen Kommission oder deren Agenten nachgesucht worden ist.

[2]) Z. B. nach dem norwegischen Gesetz über das Lotsenwesen vom 26. Mai 1899 (§ 2).

[3]) Als im Jahre 1879 ein von der dänischen Regierung in England beschafftes Kriegsfahrzeug durch den Eider-Kanal nach Dänemark übergeführt werden sollte, suchte dementsprechend zunächst die dänische Regierung um die Erlaubnis der deutschen Regierung zur Durchfahrt durch diesen Kanal nach (welche ihr auch bereitwilligst erteilt wurde). — In den Kaiser Wilhelm-Kanal dürfen fremde Kriegsschiffe nur nach vorgängiger auf diplomatischem Wege zu erwirkender Genehmigung einlaufen (§ 2 der Betriebsordnung vom 29. Juli 1901). Gemäfs § 20 des Zollregulativs für diesen Kanal sind fremde Kriegsschiffe, ebenso wie deutsche, beim Durchgang durch den Kanal von jeder zollamtlichen Kontrolle befreit.

[4]) Im internationalen Flufsrecht stehen fremde Kriegsfahrzeuge fremden Heeresabteilungen gleich, d. h. das Befahren von externen Flüssen oder Flufsstrecken ist ihnen grundsätzlich untersagt. — Als im Sommer 1873 der österreichische Donau-Monitor „Leitha" eine Fahrt bis Straubing in Bayern unternahm, erklärte auf Beschwerde der bayerischen Regierung die österreichische Behörde: das Fahrzeug mache nur eine Übungsfahrt, um der Besatzung Gelegenheit zu praktischen Studien eines fremden Fahrwassers zu geben; schliefslich aber bat die österreichisch-ungarische Regierung um Entschuldigung und berief, da auf weiteres Ansuchen die bayerische Regierung sich nicht dazu verstand, die Fortsetzung der Fahrt zu gestatten, das Fahrzeug ab.

mittelung des Konsuls oder auf diplomatischem Wege übrig; selbständig darf der Kommandant nur handeln, wenn nach Lage des Falles ein sofortiges Vorgehen unabweisbar ist.

III. Rechtsstellung im allgemeinen.

Kriegsschiffe repräsentieren im Auslande den Staat, der sie entsendet hat, als ein Teil seiner bewaffneten Macht; der Kommandant ist der Träger dieser Repräsentativstellung. Kriegsschiffe haben deshalb nicht nur einen Anspruch auf besondere internationale Ehrenbezeugungen (s. §§ 26 bis 28), sondern sie nehmen auch teil an der Unabhängigkeit ihres Staates. Demgemäfs können sie keiner fremden Gewalt unterstellt werden; eine solche Unterordnung würde die Autorität und die Würde ihres eigenen Staates beeinträchtigen.

Es handelt sich hier keineswegs um eine analoge Anwendung der den diplomatischen Repräsentanten einer fremden Nation zustehenden Sonderrechte, zu welchen als eines der wesentlichsten das Recht der Exterritorialität gehört, sondern um die tatsächliche Vergegenwärtigung eines Teiles der Staatsgewalt und der öffentlichen Autorität des Heimatslandes, um eine selbständig begründete, nach verschiedenen Richtungen hin, namentlich in Betreff des Asylrechts (s. unten IV b, c), noch weitergehende Exemtion als diejenige des Gesandtschaftshotels.[1]) „Denn wenngleich die Wohnung eines Gesandten im völkerrechtlichen Sinne exterritorial ist, so geht diese Fiktion nach heutiger Anschauung doch nicht weiter, als nothwendig ist, um die persönliche Unverletzlichkeit des Gesandten und seiner Begleitung zu gewährleisten."[2]) Diese Wohnung ist kein unantastbarer Zufluchtsort für Personen, welchen ein Anspruch auf Exemtion von der fremden Polizei- und Justizgewalt nicht zusteht.[3])

Da Kriegsschiffe, wo sie sich immer befinden mögen, detachierte Teile ihres Staates sind mit allen diesem letzteren zustehenden Prärogativen, so sind sie überall exterritorial. Keine fremde Staatsgewalt darf sich in dasjenige einmischen, was an deren Bord oder in deren Booten vorgeht; ihre Organe dürfen ohne Ermächtigung des Kommandanten das fremde Kriegsschiff nicht betreten.

Für das offene Meer versteht sich das von selbst. Aber auch für die Zeit des Aufenthaltes von Kriegsschiffen in den Hoheitsgewässern eines fremden Staates mufs grundsätzlich die eximierende Repräsentativstellung derselben voll anerkannt werden.

Die Unantastbarkeit, welche Kriegsschiffe überall zu beanspruchen haben, macht allerdings deren Befehlshaber nicht unverantwortlich. Sie

---

[1]) „*Toute fiction de droit dans ce cas est inadmissible*" (v. Heyking, S. 144). — S. ferner Bonfils, § 617 und die klare Beleuchtung bei Stoerk, Seegebiet, S. 434 f., ferner Fiore, §§ 525 bis 529; Piédelièvre, § 629.

[2]) Erk. des Reichsgerichts vom 26. November 1880 (Entsch. in Strafsachen Bd. 3 S. 71). S. auch Erk. des preufs. Kammergerichts vom 26. Juli 1899 (Justiz. Min. Blatt 1900 S. 579). Calvo, §§ 472 u. 1550.

[3]) S. auch Harburger, Der strafrechtliche Begriff Inland, S. 189 f.; Beling. S. 165 f.; Odier, Des privilèges et immunités des agents diplomatiques, Paris 1890. S. 307 f.; Visser, S. 266 f.; Negropontes, S. 43 f.

sind jedoch allein ihrer eigenen Staatsgewalt Rechenschaft schuldig, und der Weg des Ausgleichs von Konflikten, deren Erledigung nicht unmittelbar mit den Lokalbehörden des fremden Landes zu stande gebracht werden kann, ist der diplomatische zwischen den beiden beteiligten Staatsgewalten. Nur wenn ein Kriegsschiff im fremden Seegebiet Akte der Gewalt oder der Feindseligkeit vornimmt, ist die Territorialregierung kraft des Rechts der Selbstverteidigung und der gebotenen Wahrung ihrer eigenen Unantastbarkeit zu allen notwendigen Gegenmafsregeln berechtigt [1]) Ebenso ist eine, erforderlichenfalls mit Waffengewalt zu erzwingende Zurückweisung oder Ausweisung von Kriegsschiffen zulässig, die eigenmächtig in einen fremden Hafen einlaufen oder verbotswidrig dort verweilen.[2])

In dem fremden Seegebiete hat jedes Kriegsschiff die dort geltenden landes- und lokalpolizeilichen Gesetze zu beobachten, auch dafür Sorge zu tragen, dafs sie seitens der Besatzung befolgt werden.[3]) Besonders gehört hierzu die Unterwerfung unter die Hafenordnung. In diesem Sinne und nicht etwa als ein Verzicht auf die Exterritorialität ist es auch zu verstehen, wenn zahlreiche Staatsverträge, in welchen die Befugnis der Kriegsschiffe zum Einlaufen in die Häfen des anderen Teiles festgesetzt ist, in Verbindung damit den Satz enthalten, dafs sich die Schiffe während ihres Aufenthaltes daselbst den Gesetzen und Anordnungen des fremden Staates zu unterwerfen haben. Sollten solche Anordnungen dem Befehlshaber eines fremden Kriegsschiffes unvereinbar mit dem Ansehen seiner Flagge und mithin des von ihm repräsentierten Heimatsstaates erscheinen, so wird er sich ihnen allerdings nicht fügen dürfen, und, wenn eine Gegenvorstellung erfolglos bleibt, auf den Aufenthalt in dem betreffenden Hafenplatz verzichten müssen.[4])

Die Exterritorialität der Kriegsschiffe ist indes nicht einmütig anerkannt worden. Einzelne Publizisten haben dieselben den Kauffahrteischiffen vollständig gleichgestellt, namentlich LAMPREDI,[5]) welcher erklärt, dafs in nationalen Gewässern kein anderer als deren Souverän eine Autorität auszuüben habe, soweit es sich um öffentliche Jurisdiktion handele. Diese Auffassung wird implicite auch von AZUNI[6])

[1]) Zutreffend bemerkt in dieser Hinsicht TESTA (S. 87): „*L'immunité des navires de guerre ne les exempte pas de la responsabilité des actes d'aggression, de violence ou de manque de courtoisie qu'ils commettent dans les eaux d'une nation étrangère. Cette nation conserve toujours le droit de légitime défense en présence de tels actes. Les navires ne sont pas non plus exemptés de l'observation des règlements sanitaires des ports où il veulent entrer; les formalités exigées par les règlements doivent être respectées par tous et n'affectent en rien le caractère d'exterritorialité des navires de guerre.*“

[2]) Eine Jurisdiktionsgewalt über das Kriegsschiff erlangt der fremde Staat aber unter keinen Umständen. FIORE (§§ 527, 528) sucht jedoch für gewisse Fälle ein ausnahmsweises Recht der Jurisdiktion zu begründen; es liegt hier eine Verwechselung mit dem Recht der Selbsthülfe vor.

[3]) DE CUSSY, I. S. 146: „*De même que les bâtiments de la marine commerciale, les bâtiments de guerre doivent dans les ports étrangers et sur les rades où ils mouillent, se conformer aux règlements locaux en tout ce qui concerne la police maritime.*“ S. auch K. J. §§ 9 und 10 und U. S. N. R. Art. 310.

[4]) S. auch FIORE, § 443.

[5]) I. S. 111 f. — [6]) I. S. 96 f.

vertreten, der zwar die Autorität der militärischen Kommandogewalt anerkennt, im übrigen aber ein in fremden Hoheitsgewässern befindliches Kriegsschiff nicht anders angesehen wissen will, wie eine Armee in fremdem Lande; so kommt er zu dem Ergebnis: „*che escluso il comando militare, il quale reste intatto per la qualità e natura della nave di guerra, s'intenderà per ogni altro riguardo sottoposta la stessa nave, e l'equipaggio alla giurisdizione del Sovrano del porto.*"

Am einfachsten findet sich PINHEIRO-FERREIRA[1]) mit der Lehre ab, indem er erklärt: „*Après avoir assimilé l'hôtel de l'envoyé au territoire de son pays, ils [les publicistes] ont cru, et avec plus de raison, il faut l'avouer, que les vaisseaux de guerre devaient aussi être considérés comme des portions détachées du territoire auquel ils appartiennent, et que, par conséquent, lorsqu'ils sont mouillés dans un port étranger, les malfaiteurs du pays doivent trouver à leur bord un asile aussi inviolable que dans l'hôtel de l'ambassadeur on dans le pays même auquel ces vaisseaux appartiennent. Cette application de leur chimérique fiction aux vaisseaux de guerre est encore plus dénuée de raison que lorsqu'il s'agit de l'hôtel et des équipages de l'ambassadeur.*" Die juristische Begründung fehlt diesen Anschauungen durchweg, und mit der Staatenpraxis stehen sie vollends in Widerspruch. Dennoch ist ihnen g e l e g e n t l i c h in England Gewicht beigemessen worden. Es handelte sich um das Asylrecht von Sklaven, welche sich an Bord britischer Kriegsschiffe, die in Häfen von Sklavenstaaten lagen, geflüchtet hatten, eine Frage, die mit dem Grundsatze von der Exterritorialität der Kriegsschiffe in engem Zusammenhange steht. Zu ihrer Erörterung wurde durch Königliche Order vom 14. Februar 1876 eine Kommission eingesetzt, Royal commission on fugitive slaves, in deren Berichten, von welchen namentlich das sehr eingehende Promemoria des Lord Oberrichters Sir Alexander Cockburn vom 2. Mai 1876 hervorzuheben ist,[2]) die Lehre von der Exterritorialität der Kriegsschiffe angegriffen und bekämpft wird.

Zur Würdigung der Anschauungen des Lord Oberrichters mag folgender Satz aus seinen Darlegungen dienen: „*Probably, if a local subject, having committed an offence against the local laws, were to find his way on to a British ship of war, the commander would at once give him up to the local authorities. Even if one of his own crew had committed an offence on shore he would probably do the same.*" In der Praxis ist das Gegenteil der Fall; und auch der Kommandant eines britischen Kriegsschiffes würde schwerlich dem bezüglichen Ersuchen der Ortsbehörde um Auslieferung einer Person der Besatzung entsprechen. Für die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe ist in dieser Hinsicht maßgebend § 9 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich, welcher besagt: „Ein Deutscher darf einer ausländischen Regierung zur Verfolgung oder Bestrafung nicht überliefert werden." Auch nach den bestehenden Auslieferungsverträgen ist regelmäßig die Auslieferung eigener Untertanen ausgeschlossen.

---

[1]) II. § 56.
[2]) No. III des Berichts S. XXVIII bis LVI. — S. auch die Erörterungen von ROTHERY, No. 5 des Berichts S. LXII bis LXXXV.

Angesichts der Versuche, den rationellen Standpunkt zu verschieben, erscheint es angezeigt, die Auslassungen namhafter Publizisten an dieser Stelle wiederzugeben.

Von Engländern hebt HARCOURT zu den gegen die absolute Exemtion der Kriegsschiffe von fremder Jurisdiktion aufgekommenen Zweifeln in einem Briefe an die Times vom 4. November 1875 hervor: *„I had certainly supposed that in the whole range of public law there was no position more firmly established by authority, more universally admitted by Governments, or one which had been more completely accepted in the intercourse of States, as unquestioned and unquestionable. — That a public ship of war is just as much exempt from the operation of foreign law, within the ports of an other State by whom it is received, as it is on the high seas, is, I believe, a thing which no Statesman now questions and no jurist doubts. The precedents, the practice, the authorities, the reasoning, are all one way.“* PHILLIMORE[1]) erklärt mit Bezug auf Kriegsschiffe: *„Long usage and universal custom entitle every such ship to be considered as a part of the State to which she belongs, and to be exempt from any other jurisdiction; whether this privilege be founded upon strict International Right, or upon an original concession of Comity, with respect to the State in its aggregate capacity, which, by inveterate practice, has assumed the position of a Right, is a consideration of not much practical importance. But it is of some importance, for, if the better opinion be, as it would seem to be, that the privilege in question was originally a concession of Comity, it may, on due notice being given, be revoked by a State, so ill advised as to adopt such a course, which could not happen if it were a matter of Natural Right. But, unquestionably, in the case of the Foreign Ship of War, as of the Foreign Sovereign and Ambassador, every State which has not formally notified its departure from this usage of the civilized world, is under a tacit convention to accord this privilege to the Foreign Ship of War lying in its harbours.“ ... „The privilege is extended, by the reason of the thing, to boats tenders, and all appartenances of a ship of war.“* TWISS[2]) hebt im Anschluſs an die Erörterung der Befugnis der Schiffe, die Häfen befreundeter Nationen anzulaufen, hervor: *„This license in the case of a public ship is by practice construed to carry with it a total exemtion from the law of the territory. A public vessel of war represents the Sovereign Power of the Nation, under whose commission and flag it sails. If it leaves the High Seas, the common highway of Nations, and enters within the maritime territory of a Friendly State, it is entitled to the same privileges which would be extended to the person of the Sovereign. A ship of war has been termed an extension of the territory of the Nation to which it belongs, not only when it is on the wide ocean, but when it is in a foreign port. In this respect a ship of war resembles an army marching by consent through a neutral territory. Neither ships of war nor army so licensed fall under the jurisdiction of a Foreign State.“*

Von deutschen Publizisten erklärt HEFFTER:[3]) „Jedes fremde Schiff,

---

[1]) I. §§ 344, 346. — [2]) I. § 165. — [3]) § 79.

welches in Häfen oder andere eigenthümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schiffahrtspolizei, den Schiffsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen. Eine Ausnahme machen in beiderlei letzter Hinsicht: . . . die Kriegsschiffe fremder Nationen, sofern man ihnen überhaupt eine Annäherung gestatten will." NIZZE,[1]) unter Bezugnahme auf HEFFTER, erachtet gleichfalls Kriegsschiffe in fremden Territorialgewässern für eximiert von der Rechtsordnung des fremden Staates; ebenso BISCHOF[2]), v. KALTENBORN[3]) und BLUNTSCHLI,[4]) dieser jedoch mit wenig zutreffender Begründung; ferner HEILBORN,[5]) v. KÖNIG.[6]) BERNER[7]) charakterisiert das Verhältnis dahin: „Ist irgend eine Exterritorialität in der Natur der Sache gegründet. so ist es die der fremden Truppen. Das Heer eines Staats ist nicht blofs der Repräsentant, es ist der wirkliche Träger der auswärtigen Souveränetät des Staats, dessen nach aufsen gewendete Macht. Diese einer fremden Souveränetät unterwerfen, hiefse den gröfsten Widerspruch begehen. Wo ein Staat seine Fahne aufpflanzt und seine Kriegsmacht sammelt, da hat er über diese nothwendig selbst alle aus der Souveränetät fliefsenden Rechte und vor allen die Gerichtsbarkeit. Die Krieger also stehen nicht blofs im feindlichen, sondern auch im befreundeten fremden Gebiete . . . unter den Strafgesetzen ihres eigenen Staats und sind der Herrschaft der Ortsgesetze und Ortsgerichte entzogen. Es liegt auf der Hand, dafs Theile einer fremden Kriegsflotte, also Schiffe, nicht anders gestellt sein können."

STOERK[8]) stellt das auf der allgemeinen internationalen Rechtsanschauung und den praktischen Wechselbeziehungen der Staaten beruhende Prinzip fest, „dafs das Kriegsschiff als körperlich in die Erscheinung tretender Bestandteil des Amtsorganismus eines völkerrechtlich als gleichberechtigt anerkannten fremden souveränen Staates seinen amtlichen Charakter niemals verliert." v. BAR[9]) erkennt ebenfalls die reale Exterritorialität der Kriegsschiffe „gleichsam als beweglicher Festungen ihres Staates" an. v. NEUMANN:[10]) „Fremde Schiffe, mit Ausnahme der Kriegsschiffe . . . . unterliegen den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in dessen Seegebiete sie sich befinden." ATTLMAYR[11]) führt entsprechend aus: „An Bord eines Kriegsschiffes ausgeführte Vergehen und Verbrechen, von welcher Art selbe seien, von wem immer sie begangen werden mögen, verfallen der Jurisdiktion des Staates, welchem das Kriegsschiff angehört. Nur wenn Thäter und Beschädigter Unterthanen des Staates sind, in dessen Territorialgewässern das Kriegsschiff geankert ist, wird der Schiffskommandant selbe der Lokalbehörde überlassen, da es unter gewöhnlichen Verhältnissen und zwischen civilisirten Staaten einestheils dem Repräsentanten der exekutiven Gewalt eines befreundeten Staates nicht wohl anstünde, den Übelthäter der Strafjustiz seines Landes zu entziehen, anderseits aber auch in niemandes Interesse liegen kann, mit fremden Verbrechern sich selbst zu behelligen.

---

1) § 28. — 2) § 20. — 3) II. § 215. — 4) § 321. — 5) S. 248 f. — 6) § 63.
7) A. F. BERNER, Wirkungskreis des Strafgesetzes, Berlin 1853, §§ 39 und 53.
8) Seegebiet, S. 436. — 9) Lehrbuch, § 77. — 10) § 23. — 11) I. S. 33.

Aus dem Grundsatz der Exterritorialität ergiebt sich ferner, dafs keinerlei Behörde des Ortes, wo das Kriegsschiff sich befindet, ein Recht hat, an Bord desselben irgend einen Akt der Jurisdiktion vorzunehmen. Selbst dann, wenn Angehörige des Kriegsschiffes — sei es des Stabes oder der Mannschaft, oder Passagiere — sich am Lande einer gesetzwidrigen Handlung schuldig machen, sich aber der Arrestation am Lande entziehen und an Bord oder in ein Boot, welches zum Kriegsschiff gehört, flüchten (denn von den Booten gilt dasselbe wie von dem Kriegsschiffe selbst), bleibt den Lokalbehörden nichts weiter übrig, als — wenn statthaft — deren Auslieferung oder doch deren Bestrafung zu verlangen."

Sehr scharf vertritt ORTOLAN[1]) den Standpunkt der vollen Exterritorialität der Kriegsschiffe: „*Ces bâtiments doivent participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la puissance qui les arme .... ces bâtiments, personnifiés, sont une portion de ce gouvernement et doivent être indépendants et respectés à son égal. Ainsi quel que soit le lieu où ils se trouvent, qui que ce soit au monde, étranger au gouvernement auquel ils appartiennent, n'a le droit de s'immiscer en rien dans ce qui se passe à leur bord, et encore moins d'y pénétrer par la force. On exprime généralement cette règle par une métaphore passée en coutume, et tellement accréditée, tellement traditionelle, que, dans la plupart des esprits, elle est devenue comme une raison justificative de la proposition dont elle n'est véritablement qu'une expression figurée. On dit que tout bâtiment de guerre est une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient: d'où la conséquence que même lorsqu'il est dans un port étranger, les officiers, l'équipage et toute personne quelconque qui se trouve à son bord, est censée être et que tout fait passé à bord est censé passé sur ce territoire. C'est par une continuation, par une expression résumée de la même figure, qu'on appelle ce privilége le privilége ou le droit d'exterritorialité.*" Des weiteren widerlegt ORTOLAN in überzeugender Weise, nicht durch theoretische Fiktionen, sondern fufsend auf der Grundlage des positiven internationalen Rechts und den praktischen Erfordernissen des staatlichen Seeverkehrs, die von PINHEIRO-FERREIRA und anderen vertretene Anschauung und schliefst seine Betrachtungen mit der Ausführung[2]): „*Maintenant, faudra-t-il blâmer l'expression qu'on y donne quand on dit que le navire de guerre doit être considéré partout comme une continuation du territoire national, ou même, plus énergiquement, que le navire de guerre est une partie du territoire? Cette phrase ne signifie autre chose, si ce n'est qu'il faut se comporter partout, pour les faits qui se passent et pour les personnes qui se trouvent à bord des navires de guerre, comme si ces faits s'étaient passés ou comme si ces personnes se trouvaient sur le territoire de la nation à laquelle appartiennent ces navires. Puisque cela est vrai et juste; puisque le navire de guerre, d'après le droit international positif, d'accord avec la raison, et un espace qui, quoique mobile, est soumis partout, de même que le territoire, à la souveraineté de son pays, est à cette seule souveraineté, pourquoi repousser une expression figurée qui n'énonce rien autre chose que cette assimilation? Elle l'énonce d'une manière plus vive, plus brève, plus pittoresque:*

[1]) I. S. 178 f. — [2]) I. S. 192, 193.

tant mieux; les paroles les plus brèves sont les meilleures. Elle l'énonce de manière à la faire comprendre par tous, hommes du peuple ou hommes de science, matelots ou officiers; tant mieux, car se faire comprendre de chacun est une immense avantage. Enfin, elle attache au navire l'idée même du sol de la patrie; elle confond, elle identifie l'un avec l'autre; elle enracine au cœur du marin le sentiment instinctif que le navire c'est le pays. Si cette locution n'était pas en usage, si elle n'était pas devenue vulgaire, chez toutes les nations, il faudrait l'inventer!"[1]) CAUCHY[2]) sagt in demselben Sinne: „*Il n'est besoin d'aucune fiction pour justifier, à bord des bâtiments de l'État, l'exercice de la juridiction du souverain, qui les commande par l'entremise de ses délégués. Une escadre militaire c'est un corps d'armée, c'est-à-dire la représentation directe et vivante de la souveraineté pour ce qui concerne la guerre. Ce caractère la suit en tous lieux: partout où stationne un bâtiment de guerre, le souverain est présent par ses délégués. Il y a là quelque chose qui ressemble à l'inviolabilité des ambassadeurs, dont le principe ne dérive pas assurément de la juridiction territoriale, mais d'un pacte sacré, tacitement conclu entre tous les peuples civilisés du monde.*" FOELIX[3]) stellt den Satz auf: „*Les crimes ou délits commis sur des vaisseaux naviguant en pleine mer et sur les vaisseaux de l'État se trouvant dans un port étranger, ou par les équipages de ces vaisseaux, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle ils appartiennent et sont jugés selon ses lois.*"

Ferner TESTA:[4]) „*Les navires de guerre étant propriété de l'État et armés pour lui, pour sa propre défence, en sont une émanation.*" SCHIATTARELLA:[5]) „*L'esenzione assoluta dalla giurisdizione locale non appartiene di pieno diritto che alle sole navi di guerra, le quali, facendo parte della forza pubblica, sono in certo modo considerate come rappresentanti lo Stato di cui portano la bandiera. . . . Io credo che il fondamento dell' esenzione stia nel rispetto che gli Stati sovrani si debbono vicendevolmente alla loro indipendenza: pretendere di sottoporre le navi da guerra d'uno Stato alle leggi, ed alle autorità d'un paese nelle acque del quale possano entrare, sarebbe un voler sottoporre una Potenza ad un' altra; il che vuol dire rendere impossibili fra gli Stati le relazione marittime per mezzo delle rispettive navi da guerra.*"

Von Amerikanern erklärt WHEATON:[6]) „*3. Une armée ou une flotte appartenant à une puissance étrangère et traversant ou stationnant dans les limites du territoire d'un autre État, en amitié avec cette puissance, sont également exemptes de la juridiction civile et criminelle du pays. Il s'ensuit que les personnes et les choses qui dans ces trois cas, se trouvent dans les limites du territoire d'un État étranger, restent soumises à la juridiction de l'État auquel elles appartiennent, comme si elles étaient encore sur son territoire. S'il n'y a pas de prohibition expresse, les ports d'un État sont regardés comme étant ouverts aux navires de guerre d'une autre nation avec laquelle cet État est en paix et amitié. Ces navires entrés dans les ports*

[1]) S. auch das. S. 266 f. — [2]) II. S. 157. — [3]) § 544. — [4]) S. 83. — [5]) S. 22 f. und 35.

[6]) Éléments, I. S. 119. No. 1 handelt von fremden Souveränen, No. 2 von Gesandten.

étrangers, soit en vertu de l'absence d'une prohibition, soit en vertu d'une autorisation expresse, stipulée par traité, sont exempts de la juridiction des tribunaux et des autorités du lieu." Ferner UPTON:[1]) „*The immunity of public ships and vessels of war from the exercise of any jurisdiction, other than that of the sovereign powers to which they belong, has been uniformly asserted and conceded.*" Ebenso KENT:[2]) „... *the vessels of a nation are, in many respects, considered as portions of its territory, and persons on board are protected and governed by the law of the country to which the vessel belongs. They may be punished for offences against the municipal laws of the state, committed on board of its public and private vessels at sea, and on board of its public vessels in foreign ports.*"

CALVO[3]) unterscheidet gleichfalls streng zwischen Handels- und Kriegsschiffen und sieht die letzteren nicht bloſs auf hoher See, sondern auch in fremden Häfen als einen Teil ihres nationalen Territoriums an; der Kommandant mit der Schiffsbesatzung repräsentiere die bewaffnete Macht seines Landes und genieſse daher dessen Unabhängigkeit; jedes Kriegsschiff mit seiner Besatzung habe demgemäſs Anspruch auf alle mit der Exterritorialität verknüpften Prärogativen und Immunitäten; keine fremde Autorität dürfe sich in das, was an Bord geschieht, einmischen; und weiter führt er aus: „*Dès que le bâtiment arrive dans les eaux jurisdictionelles d'un État étranger, tels que ports, hâvres, rades, mer littorale ou territoriale, il se trouve en présence de deux souverainetés, de deux puissances distinctes, et l'on peut se demander si pendant son séjour il y sera régi par la jurisdiction des eaux où il est mouillé, ou par celle de son propre pays. Les raisons qui font partout assujettir le navire marchand à la jurisdiction territoriale sont sans application possible au navire de guerre, dont le caractère, l'organisation et l'emploi diffèrent essentiellement; aussi, en quelque endroit qu'il se trouve, demeure-t-il régi exclusivement par la souveraineté et par les lois du gouvernement auquel il appartient; l'État dans les eaux duquel il se trouve accidentellement n'a avec lui que des relations internationales déléguées aux autorités compétentes dans les conditions indispensables pour la sauvegarde des droits internes de chaque État.*"

Auch F. v. MARTENS[4]) bezeugt die strenge Durchführung des Prinzips der Exterritorialität der Kriegsschiffe. Wenn er dabei hervorhebt, daſs eine ganz unbegrenzte Exterritorialität mit der eigenen Sicherheit derselben kaum, mit den Rechten und der Würde des Uferstaates aber gar nicht vereinbar sei, so kann das nur in dem Sinne verstanden werden, daſs kein Staat verpflichtet ist, sich von einem fremden Kriegsschiffe ein Verhalten bieten zu lassen, das seine Autorität beeinträchtigt, und daſs er zu deren Wahrung unter Umständen auch Gewalt anwenden kann; aber er ist unter keinen Umständen befugt, den Befehlshaber des Kriegsschiffes kraft der ihm zustehenden Jurisdiktionsgewalt zur Verantwortung zu ziehen.

FERGUSON[5]) tritt ebenfalls für die volle Exterritorialität ein und

---

[1]) F. H. UPTON, The law of nations, affecting commerce during war, New York 1863, S. 336.

[2]) I. S. 27. — [3]) Droit intern. §§ 451 f., bes. 474 f.

[4]) Völkerrecht, II. S. 235 f. — [5]) I. §§ 106, 107.

demgemäfs für die Exemtion des Schiffes und der gesamten Besatzung von der örtlichen Jurisdiktionsgewalt.[1])

IV. Reale Exterritorialität.[2])

Die Exterritorialität bezieht sich zunächst auf das Kriegsschiff als solches nebst seinem Zubehör, besonders auch auf die detachierten Schiffsboote, und macht sich in folgenden Beziehungen geltend:

a) Das Schiff ist keinen civilprozessualischen Mafsnahmen seitens eines fremden Gerichts unterworfen; gegen dasselbe gerichteten Klagen oder Arrestgesuchen darf keine Folge gegeben werden, gleichviel aus welchem Anlafs sie hergeleitet sind. Die Ansprüche können z. B. beruhen auf Lieferungen und anderen Leistungen, namentlich auch auf Hülfeleistung in Seenot.[3]) Auch wenn die Klage oder der sonstige Antrag nicht unmittelbar gegen das Schiffskommando gerichtet wird, sondern gegen den Flaggenstaat, wird das Gericht seine Unzuständigkeit erklären müssen, da infolge der Unabhängigkeit souveräner Staaten kein Staat von einem fremden Gericht in Anspruch genommen werden darf.[4]) Solche Ansprüche sind aber nicht der Verfolgung entzogen. Kann im Wege von Verhandlungen und auch durch die Vermittelung des Konsuls eine Einigung und Befriedigung des Klägers nicht erzielt werden, und ist auch die diplomatische Intervention erfolglos, so bleibt nur die Rechtsverfolgung bei dem zuständigen Gericht des Heimatsstaates übrig; dort erfolgt alsdann die Erledigung des Rechtsstreites im ordentlichen Verfahren und Instanzenzuge.[5])

---

[1]) S. ferner Den Beer Poortugael, S. 142 f.; Tellegen, a. a. O. (oben S. 20 Anm. 1), S. 58.

[2]) Zutreffend hält auch Beling (S. 146 f. und 161) die Exterritorialität der Schiffe selbst einerseits und die des zur Besatzung gehörigen Personals andererseits auseinander.

[3]) Über die Unzulässigkeit der Verfolgung von Ansprüchen wegen Beistandes in Seenot s. auch F. W. Raikes und B. D. Kilburn, A Treatise on the admiralty jurisdiction and practice in county courts, London 1896, S. 20.

[4]) Heffter, § 35; Bluntschli, §§ 139, 140; Foelix, II. § 212; W. B. Lawrence, II. S. 420; Westlake in der Revue de droit international 1878, S. 543. — S. ferner die Artikel im Journ. de dr. i. pr. 1876 S. 431, 435; 1880 S. 180, 191; 1889 S. 538 bis 554; 1890 S. 27 bis 41. — Ferner Mittelstein, Arrestierbarkeit und Arrestfreiheit der Schiffe, in der Zeitschrift für Internationales Privat- und Strafrecht, 1892 S. 242 f., unter Erläuterung durch praktische Fälle; s. auch S. 96, 97. Über die englische Praxis s. R. G. Marsden, A Treatise on the law of collisions at sea [4], London 1897, S. 114 und 243 f.

[5]) Aus Anlafs von Differenzen, die wegen einer Kohlenlieferung für ein Schiff der Kaiserlich deutschen Marine während seines Aufenthaltes in Venedig im November 1889 entstanden waren, erhob ein venezianisches Handlungshaus im März 1890 bei dem Civilgericht in Venedig Klage gegen die deutsche Regierung, vertreten durch den Kommandanten des Kriegsschiffes, welches sich übrigens bereits wieder in den heimischen Gewässern befand. Die Kaiserliche Regierung lehnte die Einlassung auf diese Klage ab mit der Begründung, dafs die Inanspruchnahme des deutschen Reichsfiskus oder des Kommandanten eines Kaiserlichen Schiffes vor einem ausländischen Gericht mit den Grundsätzen des Völkerrechts nicht vereinbar sei. Zugleich wurde, da die Klageforderung materiell für unberechtigt erachtet wurde und mithin nicht anerkannt werden konnte, anheimgestellt, die Klage bei dem zuständigen deutschen Gericht anhängig zu machen. Demungeachtet erliefs das Gericht zu Venedig, anstatt sich für

Kapern werden im allgemeinen die Prärogativen der Kriegsschiffe zugestanden. Sie tragen aber doch einen wesentlich anderen Charakter (s. § 34, III), und da sie einerseits nicht Staatseigentum sind und andererseits der Kaperkapitän nicht Repräsentant der Staatsgewalt ist, so können sie auch eine reale Exterritorialität im vollen Umfange, insbesondere Arrestfreiheit, nicht beanspruchen.[1])

b) Für das Gebiet des Strafrechts gilt folgendes: Alle strafbaren Handlungen, welche an Bord von den eingeschifften Personen begangen werden, fallen unter die Jurisdiktion und die Gesetze des Landes, dessen Flagge das Schiff führt. Auch wenn der Täter nicht zur Schiffsbesatzung gehört, selbst wenn er ein Angehöriger des Aufenthaltsstaates ist und sich nur vorübergehend an Bord befindet, ist er jener Gerichtsbarkeit und jenen Gesetzen unterworfen. Es bleibt aber letzterenfalls dem Befehlshaber des Kriegsschiffes unbenommen, ihn der fremden Justiz- oder Polizeibehörde zur Strafverfolgung zu überweisen; ausschlaggebend hierbei sind in der Regel Opportunitätsrücksichten.[2])

Hier zeigt sich am schärfsten die volle Exterritorialität der Kriegsschiffe gegenüber der beschränkten Exterritorialität der Wohnung eines Gesandten. Denn eine in dieser Wohnung begangene strafbare Handlung unterliegt der Gerichtsbarkeit des Staates, bei welchem der Gesandte bevollmächtigt ist, selbst wenn der Täter ein Ausländer ist, falls er nicht etwa, wie der Gesandte selbst und sein Personal, persönlich zu den Eximierten gehört.[3])

c) Erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestehen bezüglich der Begrenzung des Asylrechts an Bord von Kriegsschiffen. Zweifel hierüber haben nicht selten zu ernsten Konflikten geführt.[4]) Die Lösung der Frage auch für die Praxis erscheint aber nicht schwierig, wenn man einerseits die volle Exterritorialität der Kriegsschiffe anerkennt und andererseits voraussetzt, dafs ein verständiges, den guten internationalen Beziehungen entsprechendes Ermessen und Verhalten der Befehlshaber derselben erwartet werden darf. Man mufs davon ausgehen, dafs wenn ein Fremder sich an Bord eines Kriegsschiffes geflüchtet hat, er sich auf dem Boden des Staates befindet, dessen Flagge dieses Schiff führt. Auf diesem Gebiete darf eine fremde Behörde einen

---

unzuständig zu erklären, unterm 21. Juli 1891 ein vorläufig vollstreckbares Urteil gegen den Chef der deutschen Marineverwaltung. Eine weitere Wirkung hatte diese Entscheidung nicht, da die Kaiserliche Regierung deren Rechtsgültigkeit negierte. Das italienische Handlungshaus wurde danach gegen den deutschen Marinefiskus bei dem Landgericht I zu Berlin klagbar. Der Prozefs endigte hier aus materiellen Gründen mit Abweisung der Klage.

[1]) Soweit wird die Erklärung S. 121 der 1. Ausgabe dieses Buches eingeschränkt. S. auch Mittelstein, a. a. O. S. 255, 256 und unter zutreffender Begründung Piédelièvre, § 631.

[2]) In diesem Sinne auch Art. 16 des Règlement des Institut de droit international sur le régime légal des navires etc. — A. M. ist F. v. Martens, Völkerrecht, II. S. 236.

[3]) S. auch v. Bar, Das intern. Privat- und Strafrecht, Hannover 1862, § 154.

[4]) J. B. Moore, Asylum in legations and consulates and in vessels; Separatabdruck aus Political Science Quarterly. New York 1892.

aus der Staatshoheit emanierenden Akt, insbesondere eine Polizei- oder Justizgewalt nicht ausüben. Denn die Verfolgung eines Flüchtigen auf fremdes Gebiet ist völkerrechtswidrig,[1]) und zwar gleichviel, ob der Flüchtling als ein gemeiner Verbrecher oder als ein politischer Flüchtling anzusehen ist.

Der Befehlshaber eines Kriegsschiffes wird sich aber darüber klar sein müssen, dafs es ihm weder obliegt noch ansteht, Verbrecher fremder Nationalität unter den Schutz seiner Flagge zu nehmen; er würde sich dadurch mit dem Wesen der internationalen Beziehungen in Widerspruch setzen; denn eine solche Asylgewährung wäre ein Mifsbrauch der dem Schiffe zugestandenen Freiheit des Aufenthaltes in dem fremden Hafen. Er wird also regelmäfsig den Flüchtling von Bord zu weisen und der Verfügung der Landesbehörde zu überlassen haben.[2]) Es ist hierbei ohne Belang, ob zwischen dem Heimatsstaate des Kriegsschiffes und dem fremden Staate ein Auslieferungsvertrag geschlossen ist; denn es steht hier nicht die Überlieferung an eine fremde Behörde im Sinne des konventionellen Auslieferungsrechts in Frage, sondern die einfache Zurückweisung eines Flüchtlings von Bord eines Schiffes, auf dem er nichts zu suchen hat.[3]) Übrigens würde die Anwendung der Modalitäten des konventionellen Rechts mit grofsen Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten verbunden sein.

Anders und schwieriger liegt die Sache bezüglich der Aufnahme politischer Flüchtlinge fremder Nationalität. Jedoch wird auch die Gewährung einer Zuflucht an solche sich in der Regel als ein Mifsbrauch des dem Kriegsschiff in einem fremden Hafen eingeräumten Gastrechts darstellen. Zutreffend heifst es in einem Erlafs des Staatssekretärs der Marine der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom August 1894 (Army and Navy Register vom 18. August 1894): „*The right of asylum for political or other refugees has no foundation in international law. In countries, however, where frequent insurrections occur and constant instability of government exists, local usage sanctions the granting of asylum, but even in the waters of such countries officers should refuse all applications for asylum except when required by the interests of humanity in extreme or exceptional cases, such as the pursuit of a refuge by a mob. Officers must not directly or indirectly invide refugees to accept asylum.*“ Diese Bestimmung ist in Artikel 288 der U. S. N. R. übernommen.

---

[1]) S. Field, Anm. 2 zu § 205.

[2]) S. auch Ortolan, I. S. 191 und 293 f.; ferner Visser, S. 272 f. — Testa (S 110) geht offenbar zu weit, wenn er hinsichtlich der Aufnahme von Personen, die wegen nicht gemeiner Strafhandlungen, namentlich wegen politischer Vergehen verfolgt werden, erklärt: „*le commandant doit recevoir à son bord les réfugiés, de la même manière que tout pays civilisé accueille les émigrés*“.

[3]) Die zum Teil abweichende Darlegung in der ersten Ausgabe dieses Werkes (S. 116) wird nicht aufrechterhalten. Dagegen kann der Einwand bei Delius, Das Asylrecht der Gegenwart in territorialer Beziehung (Zeitschr. f. Intern. Pr. u. Str.-R. Bd. 7, 1897) S. 294, nach obiger Ausführung nicht als begründet anerkannt werden. Es kommt dazu, dafs der Kommandant eines Kriegsschiffes für dessen Bereich Repräsentant der Staatsgewalt seines Landes ist. Vgl. auch Stoerk, Seegebiet S. 442; Visser, S. 276.

Auch die Q. R. (Art. 448) empfehlen für derartige Verhältnisse dem Kommandanten besondere Vorsicht und, wenn irgend tunlich, vorheriges Einvernehmen mit dem britischen Gesandten oder Konsul; sie machen ihm ferner zur Pflicht, dafür zu sorgen, dafs solche Flüchtlinge nicht von Bord aus mit ihren Parteigenossen in Verbindung treten, und schliefslich, dafs sie sobald wie möglich nach einem sicheren Platz ausgeschifft werden.

Das französische Dekret von 1885 gibt im Art. 148 (s. auch 181, 297) folgende Norm: „*En cas de troubles politiques, en pays étranger, le Commandant en chef donne, s'il le juge convenable, asile aux personnes fuyant un danger imminent qui ne peuvent se réfugier sur des bâtiments de leur nationalité. — A moins d'urgence, il s'entend préalablement avec les agents diplomatiques ou les autorités consulaires de France. — Il prescrit qu'une surveillance sévère soit exercée pour empêcher les réfugiés d'entretenir des relations avec la terre, et, dès que les circonstances le permettent, il les fait débarquer en un lieu où leur sécurité soit assurée.*“

Wenn in solchen Fällen der Territorialbehörde das Recht nicht zusteht, zur Ergreifung des Flüchtlings Zwang anzuwenden, so ändert sich doch das Verhältnis, falls bei Aufständen der Befehlshaber eines fremden Kriegsschiffes dieses zum Schlupfwinkel für die Rebellen macht. Dann wird der in ihrer Integrität bedrohten Territorialmacht die Befugnis einer Zwangsaktion gegen ein solches rechtswidriges Verhalten nicht versagt werden können. Hierin liegt aber nicht die Ausübung einer Exekutivgewalt, sondern eines Notrechts.[1])

Neben der Frage der Asylgewährung an Verbrecher und politische Flüchtlinge hat auch die Gewährung von Zuflucht an Sklaven zu Erörterungen Anlafs gegeben. Am lebhaftesten traten die auseinandergehenden Anschauungen hervor, als seit dem Jahre 1870 die britische Praxis, abweichend von den bis dahin vertretenen Grundsätzen, in mehreren Fällen die Aufnahme von flüchtigen Sklaven an Bord eines britischen Kriegsschiffes, das sich in den Hoheitsgewässern

---

[1]) Zu einem scharfen Konflikt führte während des Aufstandes in Brasilien im Jahre 1894 die Aufnahme von Aufständischen am 13. März durch die portugiesischen Korvetten „Mindello“ und „Affonso d'Albuquerque“ im Hafen von Rio de Janeiro, woselbst diese Schiffe zum Schutze der portugiesischen Untertanen stationiert waren. Die Zuflucht wurde gewährt dem Kontreadmiral Saldanha de Gema, dem Führer der seit dem Beginn der Revolte im September 1893 aufständigen Marinetruppen, und 492 Offizieren und Mannschaften, während sie durch die Aktion der Regierungsstreitkräfte bedrängt waren. Die von der brasilianischen Regierung verlangte Auslieferung wurde abgelehnt. Die portugiesische Regierung berief sich zur Rechtfertigung ihres Verhaltens auf „die Regeln des internationalen Rechts und die durch die zivilisierten Staaten allgemein anerkannten Grundsätze der Humanität“. Die Zusage der portugiesischen Regierung, dafs die Flüchtlinge möglichst bald auf portugiesischem Gebiet ausgeschifft oder durch Internierung aufser stand gesetzt werden würden, sich fernerhin an der Revolte zu beteiligen, kam nicht zur Ausführung, vielmehr wurden die Insurgenten nach Argentinien übergeführt und dort ausgeschifft. Das Verhalten der portugiesischen Schiffe und der portugiesischen Regierung führte schliefslich zum Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Brasilien und Portugal. — S. auch Règlement sur le régime légal des navires etc., §§ 19 bis 21.

eines Landes aufhielt, in welchem der Zustand der Sklaverei zu Recht besteht, ablehnen zu sollen glaubte.

Noch im Jahre 1856 hatte Lord Clarendon in einer Note vom 19. Juni an den britischen Gesandten in Rio de Janeiro erklärt: „*it should be borne in mind that if a slave were to take refuge on board a British ship of war, it will still, as heretofore, be the duty of the captain to refuse to surrender such slave*“. Dagegen mifsbilligte es das Auswärtige Amt in einem Schreiben vom 6. Januar 1870 an die Admiralität, dafs die Kommandanten britischer Kriegsschiffe die Territorialgewässer von Madagaskar unter Mitnahme von Sklaven, welche dort eine Zuflucht an Bord gesucht hatten, verlassen hatten; die Begründung der Erinnerung kommt darauf hinaus, dafs die Bewohner von Madagaskar ihres Eigentums nicht beraubt werden dürften. Hierbei kam allerdings in Betracht, dafs Art. IX. des Vertrages von 1865 zwischen Grofsbritannien und Madagaskar bestimmte: „*No subject of the Queen of Madagascar shall be permitted to embark on any British ship, except such as shall have received a passport from the Malagasy authorities.*“ Danach hätten die Sklaven nicht an Bord zugelassen werden sollen; waren sie aber einmal an Bord gelangt, so änderte sich damit das Statusverhältnis, da nach britischem Recht Sklaven, sobald sie britisches Territorium betreten, frei werden. Aber auch in der Folge haben die Organe der englischen Regierung das entgegengesetzte Prinzip zur Geltung gebracht. In den Art. 147 und 148 der Befehle der ostindischen Station von 1871 wurde auf Grund der Entscheidung des Auswärtigen Amtes den Kommandanten die Auslieferung der an Bord ihrer Schiffe geflüchteten Sklaven an die Eigentümer anbefohlen. Abweichend davon erklärt zwar die Regierung von Bombay in einem Erlafs vom 29. November 1871: „*The commanders of British men-of-war would not only be authorised in refusing to surrender a slave who has found refuge on board his vessel, but would incur very serious legal responsibility if he in any way attempted to coerce that slave to return to his master*“; aber in einem späteren Erlafs vom 7. Januar 1874 sprach auch die indische Regierung die Verpflichtung zur Auslieferung auf bezügliches Ansuchen aus. Schliefslich behandelte die Admiralität die Angelegenheit in zwei weitläufigen Cirkularverfügungen vom 31. Juli und vom 5. Dezember 1875, nach welcher flüchtige Sklaven nur unter ganz besonderen Umständen an Bord britischer Kriegsschiffe zugelassen werden sollen, und in welchen gleichzeitig die Auslieferung auf Ansuchen oder die Ausweisung ohne ein solches nach Mafsgabe der Umstände angeordnet wird. Die zur Erörterung der Angelegenheit im Jahre 1876 eingesetzte Königliche Kommission legte in ihrem Bericht vom 30. Mai folgende Grundsätze als Direktiven für die Instruktion der Kommandanten von Kriegsschiffen nieder:

> *I. While on the one hand naval officers should abstain from any active interference with slavery in countries where it is a legal institution, the commander of a ship of war should not be altogether prohibited from exercising his discretion as to retaining a fugitive slave on board his vessel, whether such slave has come on board clandestinely or in any other way.*

II. The cases that present themselves to naval officers vary so much in character that it would be inexpedient, even were it possible, to lay down any strict rules for their guidance under all the different circumstances which may occur.

III. Ships of the royal navy should not be made a general asylum for fugitive slaves; and the commander should, therefore, before retaining a slave on board satisfy himself that there is some sufficient reason for so doing. Such reason (where there is no Treaty authorising the release of the slave), consisting not only in the desire of the slave to escape from slavery, but in some circumstance beyond this desire.

IV. In dealing with this question the officer should be guided, before all things, by considerations of humanity. Whenever, in his judgment, humanity requires that the slave should be retained on board, — as in cases where the slave has been, or is in danger of being, cruelly used, — the officer should retain him. In other cases he should do so only where special reasons exist.

V. When it appears that the fugitive has been newly reduced to slavery, or imported in violation of treaty engagements, or entitled to his freedom under the special provisions of a Treaty—as under the Treaty with Zanzibar of 1875, — he should always be retained.

VI. If the delivery of a fugitive slave, whom the officer would otherwise have thought it right to retain, be claimed on the ground that he has committed a criminal offence, that is, an offence for which he would equally have been punishable according to the local law if he had been a free man, the officer ought, before complying with the request, to satisfy himself that the charge is not merely a colourable pretext for procuring the restitution of the slave, and also that the slave, if delivered up, will not be treated with inhumanity.

VII. Where a slave has come on board under such circumstances as to give his master a right to expect that he will not be harboured there against the master's will, as in the case of slaves attending their masters on visits of ceremony, or entering a ship in order to coal her, or with provisions for sale, the slave should not be retained unless his retention should appear to be demanded by strong reasons of humanity.

VIII. In all cases where the officer decides that the fugitive should not be retained, he should consider what course would be most for the interest of the slave himself; whether to put the slave on shore, or allow him to go ashore, or deliver him over to the nearest British Diplomatic or Consular officer, or to the local authorities. But the officer should not compel the slave to leave the ship unless satisfied that such a measure would not lead to any ill-treatment of him on account of his attempt to escape.

IX. Where facilities are available for communicating with any of Your Majesty's Diplomatic or Consular authorities, the officer should in all cases without delay inform such authority of the steps he has taken.

Abweichend empfahl ein Kommissionsmitglied folgende Instruktion:

I. On the high seas fugitive slaves may be received and set free.

II. In the territorial waters of foreign states where slavery is legal, a fugitive slave is not to be received on board unless the commanding officer is satisfied, in the particular case, that his life is in danger, or that he is in danger of being cruelly used, or that there is reasonable ground for believing that he has been kept in a state of slavery contrary to treaties, or that there is some other special and sufficient reason for receiving him.

III. No slave who has been admitted on board is to be surrendered to those who claim him as a slave or compelled to leave the ship under circumstances which would necessarily involve his return to slavery, unless the commanding officer is satisfied that he has committed some criminal offence on account of which he would have been surrendered or expelled if he had been a free man.

Diese Regeln II und III entsprechen den Grundsätzen des Völkerrechts, soweit das Kriegsschiff einem Staate angehört, in welchem Sklaven mit dem Betreten des Landesgebietes frei werden.[1])

Die allgemeine Instruktion für die britische Marine von 1876, durch welche alle früheren Instruktionen über das Verhalten in derartigen Fällen aufgehoben sind, geht dahin:

1. In any case in which you have received a fugitive slave into your ship and taken him under the protection of the British flag, whether within or beyond the territorial waters of any State, you will not admit or entertain any demand made upon you for his surrender on the ground of slavery.

2. It is not intended, nor it is possible, to lay down any precise or general rule as to the cases in which you ought to receive a fugitive slave on board your ship. You are, as to this, to be guided by considerations of humanity, and these considerations must have full effect given to them whether your ship is on the high seas or within the territorial waters of a State in which slavery exists; but in the latter case you ought, at the same time, to *avoid conduct which may appear to be in breach of international comity and good faith.*

3. If any person, within territorial waters, claims your protection on the ground that he is kept in slavery contrary to Treaties with Great

[1]) Für Preufsen war durch G., betr. die Abänderung der im Allgemeinen Landrecht Th. II. Tit. 5 §§ 198 f. enthaltenen Bestimmungen über Sklaven, vom 9. März 1857 (G.-S. S. 160) festgesetzt: „Sklaven werden von dem Augenblicke an, wo sie Preufsisches Gebiet betreten, frei. Das Eigenthumsrecht des Herrn ist von diesem Zeitpunkte ab erloschen." — Das Deutsche Bürgerliche Gesetzbuch enthält eine entsprechende Vorschrift nicht; auch in den Bestimmungen des Einführungsgesetzes über das Anwendungsgebiet fremder Rechte (Art. 7 f.) ist von rechtsunfähigen Personen überhaupt nicht die Rede, und es fehlt hiernach für den Geltungsbereich des Bürgerlichen Gesetzbuches die Grundlage für das Bestehen des Rechtsverhältnisses der Sklaverei oder eines sonstigen status der Unfreiheit; übrigens besagt Art. 30 des Einführungsgesetzes: „Die Anwendung eines ausländischen Gesetzes ist ausgeschlossen, wenn sie gegen die guten Sitten oder gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstofsen würde." — S. auch Pradier-Fodéré, V. S. 475 f. und Piédelièvre, § 630.

Britain, you should receive him until the truth of his statement is examined into. This examination should be made, if possible, after communication with the nearest British Consular authority, and you should be guided in your subsequent proceedings by the result.

4. A special Report is to be made of every case of a fugitive slave received on board your ship.

V. Exemtion des Personals.

Über die Befugnis der Territorialbehörde zur Ausübung einer Polizei- und Justizgewalt über solche zur Besatzung eines in ihrem Seegebiete befindlichen fremden Kriegsschiffes gehörigen Personen, die sich während ihres Aufenthaltes am Lande gegen die dort geltenden Gesetze vergangen haben, herrscht in der Praxis sowohl wie in der Doktrin eine grofse Unklarheit.

Aus der realen Exterritorialität der Kriegsschiffe folgt zunächst, dafs eine Festnahme des Beschuldigten durch Organe der Lokalbehörde nicht mehr stattfinden darf, sobald es ihm gelungen ist, an Bord oder in ein Boot des Kriegsschiffes zu kommen, zu dessen Besatzung er gehört. Gelingt es einem solchen Individuum, sich an Bord eines Kriegsschiffes der Flagge eines dritten Staates zu flüchten, so wird es von den Umständen und dem Ermessen des Kommandanten dieses Schiffes abhängen, ob er den Flüchtling der Lokalbehörde oder an das Schiff ausliefern will, zu dessen Besatzung er gehört.

In allen anderen Fällen, d. h. wenn eine Festnahme am Lande ausführbar ist, hängt die Befugnis dazu davon ab, ob der Beschuldigte sich dienstlich oder aufserdienstlich am Lande befindet.[1]) Schwierigkeiten und Konflikte sind häufig dadurch entstanden, dafs man auf diese unerläfsliche Unterscheidung kein Gewicht legte.

a) Personen von der Besatzung, die sich in dienstlicher Funktion am Lande befinden.

Sie bleiben der Justizgewalt ihres Heimatsstaates unterworfen, so lange der dienstliche Aufenthalt am Lande dauert. Die Voraussetzung der Exemtion von der fremden Polizei- und Justizgewalt ist aber ihre Zulassung zu dienstlicher Funktion am Lande. Eine solche, ausdrückliche oder stillschweigende Bewilligung gilt nach allgemeiner völkerrechtlicher Norm als erteilt unter dem Verzicht auf die Ausübung einer gerichtlichen oder polizeilichen Gewalt. FOELIX[2]) präzisiert diese Regel zutreffend dahin: „*Le militaire sous les drapeaux ou en activité de service, qui se trouve dans un pays étranger, est considéré comme étant dans sa patrie: par suite, même lorsqu'il est dans un pays ami ou neutre, les crimes ou délits dont il s'est rendu coupable seront punis comme s'il les avait commis dans sa patrie.*“ Es gilt dieser Grundsatz für einzelne Individuen

[1]) S. auch STOERK, Seegebiet S. 438 f.; PIÉDELIÈVRE, § 630; v. BAR (Lehrbuch, § 77 S. 350) würdigt die Unterscheidung nicht voll, und TESTA (S. 109) läfst sie ganz aufser Betracht. — S. auch Règlement sur le régime légal des navires etc., Art. 18 (Annuaire, 1898 S. 278).

[2]) § 547.

ebensowohl wie für ganze Abteilungen. Er gilt auch für den Fall, dafs wegen einer Grundreparatur oder wegen Strandung des Schiffes oder aus sonstigem Anlafs die gesamte Besatzung des Schiffes oder ein Teil derselben ausgeschifft und am Lande untergebracht ist.

Die Voraussetzung der Exemtion ist aber, dafs diese Personen oder Abteilungen sich nach Mafsgabe der zugestandenen Bewilligung verhalten, also namentlich nicht etwa solche Teile des fremden Staatsgebietes betreten, deren Zugang ihnen ausdrücklich untersagt worden ist; ferner hört die Exemtion auf für Personen, die von ihrer Abteilung abgekommen sind. Als abgekommen in diesem Sinne sind aber nur solche zu betrachten, die tatsächlich der Autorität ihrer Vorgesetzten entzogen sind. Im übrigen kann die Regel nur kraft des Rechts der Selbsthülfe eine Ausnahme erleiden, wie dies ja auch hinsichtlich des Grundsatzes von der Exemtion der Kriegsschiffe selbst der Fall ist.

Militärpersonen, welche sich während ihres dienstlichen Aufenthaltes in einem fremden Staatsgebiet einer strafbaren Handlung schuldig machen, sind aber keineswegs der Strafverfolgung überhaupt entzogen, vielmehr hat ihr zuständiger Befehlshaber diese Verfolgung nach Mafsgabe der Gesetze, unter denen die Truppe bezw. das Kriegsschiff steht, herbeizuführen, sobald er, sei es durch die fremde Behörde, sei es auf anderem Wege, von der Straftat Kenntnis erhalten hat; im ersteren Falle ist es gebräuchlich, der fremden Regierung eine Mitteilung über das Ergebnis der Untersuchung zu machen.

Im übrigen wird sich auch gegen die vorläufige Festnahme einzelner im Dienst am Lande befindlicher Mannschaften, die dort eine strafbare Handlung begangen haben, nichts einwenden lassen, wenn damit nur die Absicht verbunden ist, sich ihrer Person behufs Überweisung an ihren vorgesetzten Kommandanten zu versichern.

b) Personen von der Besatzung, die sich aufserdienstlich am Lande befinden.

Dem fremden Staate steht über solche Personen die volle Jurisdiktionsgewalt zu, ebenso wie regelmäfsig über andere Ausländer. Von dieser unbestreitbaren Befugnis wird jedoch in der Praxis aus Rücksichten der Opportunität und der Konnivenz vielfach kein Gebrauch gemacht, besonders wenn es sich um Straftaten geringfügiger Art handelt. Der Täter pflegt in solchen Fällen nur vorläufig festgenommen und dem Befehlshaber seines Schiffes zur Verfügung überwiesen zu werden;[1] dieser hat alsdann die Pflicht, nach Mafsgabe der Gesetze seines Landes die Strafverfolgung in die Wege zu leiten. Die Verfolgung schwerer Straftaten gibt aber in der Regel die fremde Territorialbehörde nicht aus der Hand.[2]

---

[1] Schiattarella, S. 24, 25.

[2] Bei Gelegenheit eines Konflikts, der im Jahre 1878 in Santos zwischen Mannschaften der deutschen Korvette „Vineta" und Brasilianern stattgefunden hatte und bei welchem ein brasilianischer Polizist das Leben einbüfste, wurden zwei deutsche Matrosen sofort verhaftet und in der Folge in Santos vor das

Ist es dem Täter gelungen, sich der Festnahme zu entziehen und sein Schiff zu erreichen, so würde er zunächst der Strafverfolgung durch die Territorialbehörde entzogen sein; wird er aber in der Folge wieder aufser dienstlicher Funktion am Lande betroffen, so steht seiner Verhaftung und Überweisung zur Strafverfolgung an die zuständige Landesbehörde nichts entgegen. Eine Auslieferung an die fremde Behörde zu diesem Zwecke findet aber nicht statt.

Leitet die Territorialbehörde das Strafverfahren gegen eine zur Besatzung eines Kriegsschiffes gehörige Person ein, so hat sie davon baldtunlichst dem Kommandanten, unter Bezeichnung des Gegenstandes der Anschuldigung, Mitteilung zu machen, und es fällt diesem zu, entweder direkt oder durch Vermittelung des Konsuls oder des diplomatischen Vertreters seines Staates dahin zu wirken, dafs die Interessen des Beschuldigten wahrgenommen werden.

Dieselben Grundsätze, welche für die Besatzungen von Kriegsschiffen gelten, kommen auch in Anwendung auf Truppenverbände, die sich an Bord eines Privatschiffes in einem fremden Hafen befinden. Beim aufserdienstlichen Aufenthalt einer zu einem solchen Kommandoverbande gehörigen Person am Lande steht ihr eine Exemtion nicht zu. Ist aber nach Begehung einer strafbaren Handlung die Rückkehr an Bord und mithin unter die Gewalt und Autorität des vorgesetzten Befehlshabers erfolgt, so kann eine Polizei- oder Justizgewalt seitens der Territorialbehörde nicht mehr geltend gemacht werden. Die rechtliche Beurteilung derartiger Fälle ist dieselbe, gleichviel ob sich der Truppenverband in dem fremden Landgebiete oder an Bord eines Privatschiffes im fremden Territorialseegebiete befindet.

VI. Auslieferung von Deserteuren.[1]

Die eigenmächtige Entfernung sowie das unerlaubte Fernbleiben von Personen der Besatzung eines Kriegsschiffes während dessen Aufenthaltes in einem fremden Hafen berührt die internationalen Beziehungen nur dann, wenn sich solche Leute in einer fremden Jurisdiktionssphäre befinden, also am Lande oder an Bord eines Schiffes fremder Flagge,

---

Schwurgericht gestellt; beide wurden übrigens freigesprochen. — Im Jahre 1880 wurde in Plymouth aus Veranlassung einer Schlägerei ein Matrose von der deutschen Korvette „Hertha" durch die englische Polizei verhaftet, zur Untersuchung gezogen, vor Gericht gestellt und freigesprochen. — Im Jahre 1885 wurde in Kapstadt ein Obermatrose von der Besatzung der deutschen Korvette „Gneisenau", der während seines aufserdienstlichen Aufenthaltes am Lande in der Trunkenheit einen Malaien getötet hatte, unmittelbar darauf durch die englische Polizei verhaftet, wegen Mordes unter Anklage gestellt, aber nur wegen Totschlags (manslaughter) zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt. Nach etwa 18 Monaten erfolgte, gelegentlich der Anwesenheit eines anderen deutschen Kriegsschiffes in Kapstadt, die Begnadigung unter der Bedingung der alsbaldigen Entfernung des Mannes aus der Kolonie; diese Entfernung erledigte sich durch seine Übernahme auf das heimatliche Kriegsschiff. — In allen diesen Fällen hatte die deutsche Regierung keinen Anlafs, gegen die Zuständigkeit des ausländischen Gerichts zur Strafverfolgung Einspruch zu erheben.

[1]) F. Perels, Auslieferung desertierter Schiffsmannschaften, Berlin 1882; v. König, § 64 (S. 262); v. Martitz, a. a. O. I. S. 245 bis 251 und II. S. 334 Anm. 47.

nicht aber wenn sich der Deserteur an Bord eines Kauffahrteischiffes seiner Nation begeben hat. In diesem letzteren Falle ist der Kommandant des Kriegsschiffes befugt, ihn ohne weiteres dort festnehmen und an Bord des Kriegsschiffes zurückbringen zu lassen. In allen anderen Fällen bedarf es zur zwangsweisen Wiederhabhaftwerdung des Deserteurs einer Mitwirkung der zuständigen fremden Behörde. Es handelt sich hier, ebenso wie bei der Auslieferung eines von einem Kauffahrteischiffe im Auslande desertierten Schiffsmannes, nicht um eine Auslieferung im Sinne des internationalen Strafrechts (vergl. § 13, V.), sondern es kommen für die Leistung einer Rechtshülfe Rücksichten schiffahrtspolitischer Natur in Betracht. Zu den Aufgaben der Kriegsschiffe gehört der Schutz der Rechtsordnung auf See, und jeder zur internationalen Rechtsgemeinschaft gehörige Staat hat ein Interesse daran, dafs deren Aktionsbereitschaft nicht durch Verminderung der Besatzung beeinträchtigt werde.

In diesem Sinne hat auch das Institut de droit international unter den in den Sitzungen zu Oxford (1880) und Genf (1892) aufgestellten Grundsätzen über die Auslieferung den folgenden (Art. XVI) angenommen: „*L'extradition ne doit pas s'appliquer à la désertion des militaires appartenant à l'armée de terre ou de mer, ni aux délits purement militaires. — L'adoption de cette règle ne fait pas obstacle à la livraison des matelots appartenant à la marine d'État ou à la marine marchande.*“

In zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträgen ist ausdrücklich die Auslieferung desertierter Mannschaften von Kriegsschiffen vereinbart,[1]) und auch soweit das nicht der Fall ist, pflegt man in der Praxis auf Ersuchen des Kommandanten oder des von diesem zur Vermittelung in Anspruch genommenen Konsuls Rechtshülfe zu gewähren.[2])

Im übrigen gelten entsprechende Normen wie bezüglich der Auslieferung desertierter Schiffsmannschaften von Kauffahrteischiffen (§ 13, V.). Jedoch gilt die eigenmächtige Entfernung oder das eigenmächtige Sich-Fernhalten von Bord eines Kriegsschiffes stets als rechtswidrig. Ein gewaltsames Eingreifen in eine fremde Jurisdiktionssphäre steht dem Kommandanten in keinem Falle zu. In diesem Sinne setzen die U. S. N. R. im Art. 893 fest: „*In no case shall force be used to recover deserters within foreign territorial limits or on board foreign ships.*“

---

[1]) Vgl. S. 78.

[2]) S. auch Règlement sur le régime légal des navires etc., Art. 22. — Auch wenn nur die Auslieferung von Deserteuren von Kauffahrteischiffen ausdrücklich vereinbart ist, steht der Auslieferung desertierter Mannschaften von Kriegsschiffen derselben Flagge, auf entsprechendes Ersuchen, nichts entgegen. In Art. 16 des Konsularvertrages zwischen dem Norddeutschen Bund und Spanien vom 22. Februar 1870 (anwendbar erklärt auf das Deutsche Reich durch Konvention vom 12. Januar 1872), ist nur die gegenseitige Verpflichtung zur Auslieferung von Kauffahrteischiffsdeserteuren festgesetzt. Die beiderseitigen Regierungen haben sich später darüber verständigt, dafs die Verpflichtung auch hinsichtlich der Kriegsschiffsdeserteure gelten soll.

§ 15.
Besondere Befreiungen und Vergünstigungen für einzelne Kategorieen von Schiffen.[1])

I. Schiffe, an deren Bord sich fremde Souveräne befinden.

Einem allgemeinen internationalen Gebrauche gemäfs gelten Staats- oder Privatschiffe, an deren Bord sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden, wenn sie zu deren Beförderung ausschliefslich bestimmt sind, gleich Kriegsschiffen als eximiert von der fremden Jurisdiktions- und Polizeigewalt.[2])

II. Schiffe, welche aufserhalb des Ressorts der Kriegsmarine für Staatszwecke verwendet werden.

Eine Exemtion solcher Schiffe, sie mögen Staats- oder Privateigentum sein, kann, insofern die Repräsentation der Staatshoheit an Bord fehlt, grundsätzlich nicht anerkannt werden. Es werden indes, teils auf Grund besonderer internationaler Vereinbarungen, teils aus Konnivenz, diesen Schiffen in fremden Hoheitsgewässern regelmäfsig mehr oder weniger umfassende Vergünstigungen, vorzugsweise bezüglich der Hafenabgaben und der Zollabfertigung, eingeräumt.

Insbesondere gilt dies, mit Rücksicht auf die grofse Bedeutung einer glatten und schnellen Abwickelung des internationalen Postverkehrs, hinsichtlich der Postdampfer, welche sogar in einzelnen Konventionen den Kriegsschiffen gleichgestellt sind; so in den Postverträgen zwischen Grofsbritannien und Frankreich vom 3. April 1843, Art. 7; zwischen Grofsbritannien und Belgien vom 19. Oktober 1844, Art. 7, und vom 17. Februar 1876, Art. 6, für die Fahrt zwischen Dover und Ostende;[3]) zwischen Frankreich und Italien vom 3. März 1869,[4])

---

[1]) S. über die Arrestierbarkeit bezw. Arrestfreiheit der nachbezeichneten Kategorieen MITTELSTEIN a. a. O. [oben S. 67].

[2]) S. die Begründung bei PIÉDELIÈVRE, § 631.

[3]) Hier ist festgesetzt: „*Les paquebots employés pour le transport des correspondances entre Ostende et Douvres seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisante pour le service auquel ils sont destinés. Ce seront des bâtiments appartenant à l'État ou frétés pour le compte d'État. Ces bâtiments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques où ils pourraient accidentellement aborder, comme vaisseaux de guerre, et ils y jouiront des honneurs et privilèges que réclament les intérêts et l'importance du service auquel ils sont affectés.*

Ils seront exempts dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtiments frêtés pour le compte de l'État, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit des corporations, compagnies particulières ou personnes privées.

Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets, à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.“

Die Bedeutung dieser Exemtion hat jedoch in der englischen Rechtsprechung keine gleichmäfsige Beurteilung erfahren. S. Rev. d. dr. i. Bd. 12, S. 235 f.

[4]) Mit Bezug auf den älteren französisch-italienischen Postvertrag vom 4. September 1860 vgl. den Fall „L'Aunis“ bei HAUTEFEUILLE, Questions, S. 303 bis 311, dessen Kritik jedoch anfechtbar ist, soweit sie sich auf die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts beruft.

Art. 6,[1]) aufrechterhalten in dem Vertrage vom 18./20. November 1875; zwischen Grofsbritannien und Dänemark vom 26. Juni 1846, Art. 3.[2]) Ohne mit den Kriegsschiffen gleichgestellt zu sein, haben die zwischen deutschen Häfen einerseits und Norwegen, Schweden und Dänemark anderseits laufenden Postdampfer, gemäfs den vom Norddeutschen Bunde mit den genannten Staaten abgeschlossenen Postverträgen beziehungsweise vom 17. Februar 1868, Art. 2, vom 23./24. Februar 1869, Art. 2 und vom 7./9. April 1868, Art. 4, hinsichtlich der Erlegung von Hafenabgaben, der zollamtlichen Abfertigung, der Lotsenverhältnisse, der Anlegeplätze etc. sich in den betreffenden fremden Häfen derselben Vergünstigungen zu erfreuen, welche daselbst den nationalen Postschiffen zustehen. Mit Rufsland hatte Preufsen im Art. 12 des Vertrages vom $\frac{19. \text{Juni}}{1. \text{Juli}}$ 1843, betreffend die Einrichtung einer Postdampfschiffahrt zwischen Stettin (Swinemünde) und St. Petersburg (Kronstadt), für die Postdampfer unter Staatsflagge gegenseitig völlige Hafengelderfreiheit vereinbart. Auch einzelne Staatsgesetze gewähren, unabhängig von Konventionen, fremden Postschiffen[3]) gewisse Vergünstigungen.

---

[1]) Derselbe lautet:

„Lorsque les paquebots employés par l'Administration des postes de France ou par l'Administration des postes italiennes pour le transport des correspondances dans la Méditerranée seront des bâtiments nationaux, propriété de l'État, ou des bâtiments frétés ou subventionnés par l'État, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays où ils aborderont régulièrement ou accidentellement, et ils y jouiront des mêmes honneurs et privilèges.

Ces paquebots seront exempts, dans les dits ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des marchandises, auquel cas ils payeront ces droits sur le même pied que les bâtiments nationaux. Ils ne pourront, à aucun titre, être détournés de leur destination ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.“

S. auch die auf Grund dieser Vereinbarung ergangene Entscheidung des Appellationsgerichts zu Aix vom 3. August 1885, in d. Rev. i. de dr. m. 1885/86, S. 225 f.

[2]) Derselbe setzt fest: *„When the service is performed by Vessels employed solely for the conveyance of Mails and Passengers and their baggage and effects these Vessels shall be considered as Vessels of war, and shall be entitled in Denmark to exemption from those tonnages and other dues which are collected on account of the Danish Government. But when the service is performed by contract, by private persons, who at the same time undertake to convey merchandise, the said privileges and exemptions shall not be claimed.“*

[3]) So das portugiesische Postgesetz vom 7. Juli 1880, welches im Art. 76 bestimmt: „Die fremden Schiffe, welchen das Patent als Postschiffe erteilt ist, sind verpflichtet, die Briefposten, ohne Begrenzung des Umfangs oder Gewichts, gratis zu befördern. Dagegen geniefsen sie die nachstehenden Vorrechte:

1) Vorzug bei der Einschreibung, sowohl beim Verlassen des Hafens als beim Einlaufen in denselben und aufserdem am Ankerplatz;

2) Einschreibung sowohl beim Ein- als beim Auslaufen und am Ankerplatz zu jeder Stunde der Nacht;

3) Ausschiffung der Passagiere während der Einschreibung;

4) gleichmäfsiges Ein- und Ausladen bei Tag und bei Nacht;

5) Entbindung von der Visitation, wenn nicht besondere Gründe zur Vornahme derselben vorliegen;

6) Abfertigung bei der Ein- oder Ausfahrt, sowohl an Feier- als an Ruhetagen, unter der Verantwortlichkeit der Agenten oder Konsignatare der Gesellschaften, welchen die Schiffe gehören;

Soweit Postschiffe Staatseigentum oder vom Staate für den Dienst als solche gemietet sind, können sie in dinglicher Hinsicht in fremden Häfen dieselbe Behandlung wie Kriegsschiffe beanspruchen.[1])

Über Rücksichtnahme auf Postdampfer in Kriegszeiten s. §§ 36, IV und 53, V.

III. Regierungsschiffe, welche dem Erwerb durch die Seefahrt dienen.

Aus Gesichtspunkten des internationalen Rechts läfst sich ein Anspruch solcher Schiffe auf besondere Immunitäten nicht herleiten, da sie, auch wenn sie die Staatsflagge[2]) führen, nicht die souveräne Staatsgewalt, sondern lediglich ein fiskalisches Ressort repräsentieren. Wenn demungeachtet unter Umständen Schiffen dieser Art gewisse Erleich-

---

7) Befugnis der Kapitäne, sich bei allen Formalitäten der Zollhausabfertigung durch ihre Agenten oder Konsignatare vertreten zu lassen;

8) die Tonnenabgabe in den Häfen des Kontinents des Königreichs und der benachbarten Inseln wird um ein Drittel ermäfsigt."

Die griechische Verordnung vom 15. November 1873 räumt den fremden Postdampfern hinsichtlich der Quarantäne dieselben Erleichterungen ein wie fremden Kriegsschiffen.

[1]) So hat auch das Court of appeal zu London unterm 27. Februar 1880 in einem gegen den belgischen Postdampfer „Le parlement belge" wegen Schadensersatzes aus Anlafs einer Kollision erhobenen Rechtsstreites entschieden (The Law Times, May 1, 1880, neue Folge, Bd. 12 S. 273 bis 285). In dem Urteil wird die Frage der Zuständigkeit der englischen Gerichte für die Ausübung der Gerichtsbarkeit gegenüber einem fremden Staate grundsätzlich erörtert und die Meinung ausgesprochen, dafs aus dem Begriffe der Souveränetät, als der völligen Unabhängigkeit der Staaten voneinander, sowie aus dem völkerrechtlichen Brauche sich als allgemeiner Grundsatz die Nichtausübung der inländischen Gerichtsbarkeit ergebe. Es komme im übrigen lediglich darauf an, dafs ein solches Schiff hauptsächlich im Staatsdienste verwendet wird. Die Freiheit von der Beschlagnahme werde daher bei teilweiser Verwendung für Warentransport und Passagierbeförderung nicht ausgeschlossen. Der Umstand ferner, dafs ein im Staatseigentum befindliches Schiff nicht armiert sei, erscheine ebenfalls irrelevant für die Frage der Exemtion, denn auch solchen Staatsschiffen, die lediglich Forschungszwecken oder Truppentransporten dienen, sowie den unarmierten Yachten eines souveränen Fürsten seien die Privilegien der Kriegsschiffe zuzugestehen. — Hierdurch fand die entgegengesetzte Auffassung ihre Erledigung, welche dahin ging: Für die Gleichstellung nicht zur Kriegsmarine gehöriger Schiffe des öffentlichen Dienstes mit Kriegsschiffen fehle die rechtliche Grundlage, namentlich wenn solche Schiffe zugleich Handelszwecken dienen; die Bedeutung und die Natur des Postdienstes könne doch nicht derjenigen des Dienstes eines Kriegsschiffes gleich gestellt werden, und ebensowenig sei die Stellung der Angestellten auf Postschiffen derjenigen des Personals der Besatzung eines Kriegsschiffes gleich; der Arrestschlag auf ein Postschiff berühre die Würde und die persönlichen Interessen des fremden Souveräns überhaupt nicht.

Gegenüber den ausdrücklichen Festsetzungen des vorerwähnten Artikels 6 des englisch-belgischen Postvertrages vom 17. Februar 1876 würde der Berufungsrichter sich eines Eingehens auf die prinzipielle Frage haben enthalten können.

[2]) Solche Schiffe, wie z. B. diejenigen der russisch-amerikanischen Kompagnie, der dänischen Grönland-Kompagnie, der preufsischen Seehandlungs-Sozietät, führten die Staatsflagge mit besonderen Abzeichen und waren zur Führung des Wimpels nur ausnahmsweise berechtigt, so z. B. die preufsischen Seehandlungsschiffe nach der Kabinetts-Order vom 24. September 1834 nur dann, wenn sie die Linie passiert hatten, ebenso die Schiffe der dänisch-asiatischen Handelsgesellschaft.

terungen beim Ein- und Ausklarieren, auch wohl Vergünstigungen hinsichtlich der Abgaben bewilligt werden, so beruht das nur auf Konnivenz. Regelmäfsig sind solche Schiffe wie andere Handelsschiffe den Schifffahrtsabgaben unterworfen. Eine unterschiedliche Behandlung dieser Schiffe von Kauffahrteischiffen mufs aber insofern beansprucht werden, als sie während ihres Aufenthaltes in einem Hafen eines kriegführenden Staates von der dortigen Behörde nicht für militärische Zwecke verwendet werden dürfen. Denn es würde dies mit dem Wesen der internationalen Beziehungen um deswillen unvereinbar sein, weil in der Verwendung des einem neutralen Staate gehörigen Schiffes für derartige Zwecke in objektiver Hinsicht eine Verletzung der Neutralitätspflichten auf Seiten dieses Staates liegen würde.[1])

Kriegsschiffe, welche lediglich zum Frachtgeschäft verwendet werden, verlieren hierdurch ihren Charakter als Teile der Kriegsflotte; für solche Schiffe können mithin die Exemtionen der Kriegsschiffe nicht in Anspruch genommen werden.[2]) Anders, wenn nur eine gelegentliche Verwendung zum Güter- oder Personentransport vorliegt.[3])

IV. Fahrzeuge der Yachtklubs.

Daraus, dafs den Fahrzeugen einzelner Yachtklubs Sonderrechte hinsichtlich der Flaggenführung bewilligt sind (vgl. § 8, I. F), kann für sie ein Rechtsanspruch auf privilegierte Behandlung im internationalen Verkehr nicht hergeleitet werden. Denn sie sind lediglich Privatfahrzeuge und haben diesen Charakter auch dann, wenn ihnen, wie z. B. den Fahrzeugen des englischen Royal Yacht Squadron, die Führung der Kriegsflagge gestattet ist.

Es ist aber Gebrauch geworden, diesen Fahrzeugen im internationalen ebenso wie im nationalen Verkehr gewisse Vergünstigungen zuzugestehen, insbesondere Befreiung von Hafenabgaben, zum Teil auch

---

[1]) Dies kam in folgendem Falle zur Geltung: Das Schiff der preufsischen Seehandlungs-Sozietät „Prinzefs Luise", welches, wie die übrigen Schiffe dieses Institutes, lediglich für das Frachtgeschäft bestimmt und zum Schutze gegen Piraten mit 12 Kanonen armiert war, lag im Juni 1827 in dem peruanischen Hafen von Arica, als dort ein Embargo auf alle anwesenden inländischen und fremden Kauffahrteischiffe gelegt wurde, um dieselben zu Truppentransporten nach Panama zu benutzen. Auch die „Prinzefs Luise" sollte hiervon betroffen werden. Auf den Protest des Kapitäns, der sich auf die Eigenschaft seines Fahrzeuges als eines königlich preufsischen Schiffes und dessen Armierung berief, wurde dasselbe allein von der Festhaltung und dem Transportdienst freigelassen.

[2]) Wharton, I. S. 138.

[3]) Das Kriegsschiff der Vereinigten Staaten „Constitution" hatte in Havre Güter von der Pariser Weltausstellung zur Rückbeförderung nach New York an Bord genommen. Das Schiff strandete an der Küste von Wales und wurde hier aus Anlafs der ihm geleisteten Dienste wegen Bergelohns in Anspruch genommen. Auf die Klage der Berger lehnte der englische Richter (Sir Robert Phillimore) die Beschlagnahme sowohl des Schiffes wie der Güter mit der Begründung ab: es sei zweifellos, dafs Kriegsschiffe eines fremden Staates, mit dem die Regierung im Friedensverhältnis ist, von der Civiljurisdiktion des Landes eximiert sind. — Der Fall wurde durch freiwillige Befriedigung der Kläger seitens der amerikanischen Regierung erledigt. — S. auch R. G. Marsden, A treatise on the law of collisions at sea [4], London 1897, S. 243 f.

von Lotsengebühren, soweit solche zur Staatskasse fliefsen würden; ferner Befreiung von der Verpflichtung zum Anlegen bei den seewärts errichteten Ansageposten der Zollverwaltung unter der Bedingung nachträglicher Anmeldung bei der zuständigen Zollstelle, auch Befreiung von der Zollrevision überhaupt. Alle diese Vergünstigungen werden aber nur gewährt, wenn die Fahrzeuge die Klubflagge führen; und dazu sind sie nur berechtigt, wenn sich ein Klubmitglied an Bord befindet.

V. Abschnitt.

Piraterie.

§ 16.

Tatbestand.

I. Rückblick.[1])

Im Altertum und bis in das späte Mittelalter hinein haftete der in allen Meeren verbreiteten Piraterie ein Makel nicht an. „Πειρᾶν" heifst versuchen, „πειρᾶν τὴν θάλασσαν" auf Seeunternehmungen ausgehen; ob auf Handel oder Raub, kam dabei nicht in Betracht, beide waren gewinnbringende Unternehmungen, die eine nicht minder ehrenhaft wie die andere und wie die Seekriegführung, deren Ziel ja auch noch bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein vorwiegend, und soweit dabei Kaper verwendet wurden ausschliefslich, das Beutemachen war. In der Tat war die Piraterie für die ältesten Seevölker eine Lebensfrage, ihr Betrieb ein Existenzmittel im Kampfe ums Dasein. Ihr Ursprung fällt zusammen mit den Anfängen der Schiffahrt überhaupt.

Die Seefehde ging aber Hand in Hand nicht nur mit dem Handel und der Kulturausdehnung, sondern ihr Ziel ging weiter, insofern die einzelnen Staatsgebiete zugleich damit die Seeherrschaft erstrebten, und nach deren Erlangung durch weitere Raubzüge ihre Machtstellung und ihren nationalen Wohlstand kräftigten. Die Berechtigung solcher Unternehmungen, die von Staatswegen organisiert und betrieben wurden, kam nach den Anschauungen jener Zeit nicht in Frage. Neben der staatlich organisierten Piraterie gelangten zu hoher Blüte auch die von privaten Verbänden geführten Unternehmungen dieser Art. Gegenstand war der Raub von Gütern und Personen, der Menschenraub in Verbindung mit dem einträglichen Sklavenhandel; die Piratenkapitäne des Mittelmeeres waren die angesehensten Grofshändler, die römischen

---

[1]) Historisches s. bei J. M. Sestier, La piraterie dans l'antiquité, Paris 1880; Th. Mommsen, Römische Geschichte [8], Bd. 1 S. 550 f., Bd. 2 S. 62 f., Bd. 3 S. 42 f., 78 f., 120 f.; J. J. Baud, Proeve eener geschiedenis der strafwetgeving tegen de zeeroverij, Utrecht 1854. Weitere Literatur bei L. Goldschmidt, Universalgeschichte, S. 27 Anm. 36, 37, S. 117 Anm. 73, 74.

Kaufleute ihre besten Abnehmer. Die Küstenstädte sicherten sich durch Zahlung von Tribut gegen Plünderung. Eine erfolgreiche Bekämpfung gelang erst dem römischen Feldherrn Pompeius. Auch in den nordischen Meeren ist von alters her die Seeräuberei in Übung gewesen, zeitweise unter fürstlicher und städtischer Protektion.

Als letzte Reste einer staatlich geduldeten und geschützten Piraterie blieben bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein die Raubzüge der Küstenbewohner der sog. Barbareskenstaaten an der nordafrikanischen Küste bestehen. Verhandlungen der interessierten Mächte wegen Vornahme gemeinsamer Aktionen dagegen wurden zwar gepflogen, blieben aber ohne praktisches Ergebnis, und europäische Mächte sowohl wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika schlossen mit jenen Raubstaaten Abkommen behufs Erwirkung eines Schutzes für ihren Seehandel, den sie durch Bewilligung eines Tributes erkauften. Erst nach der Einverleibung Algiers durch Frankreich im Jahre 1830 und der Stellung von Tunis unter französisches Protektorat im Jahre 1881 ist das Korsarentum an der nordafrikanischen Küste in den Hintergrund getreten, wenn auch nicht ganz ausgerottet.[1])

II. Charakter der Piraterie.

Die Gemeingefährlichkeit des Piratenwesens für den gesamten friedlichen Verkehr auf dem Meere liegt auf der Hand und damit auch die Notwendigkeit eines internationalen Rechtsschutzes. Der Ausgangspunkt dieses Schutzes ist die Ausschliefsung der Piraten aus der internationalen Rechtsgemeinschaft, ihre Denationalisierung.

Man versteht unter Piraterie ein ohne staatliche Autorisation in gewinnsüchtiger Absicht auf die Ausübung von Gewaltakten auf See gerichtetes bewaffnetes Unternehmen. Der Hauptzweck ist die rechtswidrige Aneignung von Schiffsladungen oder Menschenraub oder beides vereint; die Mittel, ihn zu erreichen, sind: Raub und Erpressung; verbunden hiermit ist in der Regel die Vernichtung des beraubten Fahrzeugs, vielfach auch die Tötung der Besatzung.[2])

Nicht jedes räuberische Unternehmen zur See trägt den Charakter der Piraterie.[3]) Insbesondere darf Strandraub auch da, wo er gewerbsmäfsig betrieben wird, nicht mit Seeraub im eigentlichen Sinne ver-

[1]) S. auch NAU, §§ 129, 130; CAUCHY, I. S. 152 f. — CALVO (Droit intern. VI. § 74), berichtet über die Ausraubung eines spanischen Küstenfahrzeuges an der marokkanischen Küste und die Abführung der Besatzung in die Gefangenschaft durch Riffpiraten im Jahre 1889. Die spanische Regierung erhielt auf ihre durch die Entsendung von vier Kriegsschiffen nach Tanger unterstützte Reklamation volle Genugtuung, geleistet durch Freigabe der Gefangenen, vollständige Entschädigung, strenge Bestrafung der Schuldigen und Salut für die spanische Flagge.

[2]) Das portugiesische Strafgesetzbuch von 1886 bezeichnet im Art. 162 als Piraten denjenigen, „welcher als Führer eines bewaffneten Fahrzeugs auf dem Meere umherfährt ohne Auftrag eines Herrschers oder selbständigen Staates, um Raub oder irgend welche Gewaltakte zu begehen".

[3]) v. LISZT (§ 26 S. 202) geht zu weit, wenn er jede Gewalttat auf offener See als Seeraub im Sinne des Völkerrechts angesehen wissen will.

wechselt werden; freilich ist solches häufig genug geschehen. Der Strandräuber gilt nicht, wie der Pirat, als denationalisiert, wennschon auch er ein für den friedlichen Seeverkehr gemeingefährliches Unternehmen betreibt; er übt es aber aus am Strande oder in Gewässern, welche einer bestimmten Territorialhoheit unterworfen sind (jurisdictional waters), während das Feld der Tätigkeit des Piraten in der Regel das freie, keiner Jurisdiktionsgewalt unterworfene Meer ist.

Der Tatbestand der Piraterie wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs die Ausrüstung des Schiffes nicht zum Zweck der Piraterie erfolgt und die Reise ursprünglich ohne verbrecherische Absicht unternommen war. Wenn also z. B. nach einer Schiffsmeuterei die meuterische Mannschaft sich des Schiffes bemächtigt hat und mit demselben auf Unternehmungen ausgeht, welche an sich den Charakter des Seeraubs tragen, so fällt auch für sie der Schutz der Flagge weg; sie wird als denationalisiert angesehen.[1] Dagegen wird man Kriegsfahrzeuge, welche, anstatt sich auf die militärische Aktion, die in ihrer Aufgabe liegt, zu beschränken, gelegentlich ihre Gewalt zu rechtswidrigen Eingriffen räuberischen Charakters mifsbrauchen, nicht ohne weiteres als Piratenfahrzeuge erachten dürfen.

III. Uneigentliche Piraterie.

Auch in Ermangelung des Tatbestandes der eigentlichen Piraterie hat man unter Umständen mit mehr oder weniger Recht Schiffe den Piratenfahrzeugen gleichgestellt. Es sind hier hauptsächlich zu erwähnen:

1. Nach partikulärem Recht Schiffe, die den Negersklavenhandel betreiben (s. § 22, I).[2]

2. Kaper unter gewissen Umständen (s. § 34, III).

3. Schiffe, welche ohne Flagge oder unter einer von keiner Staatsgewalt sanktionierten Flagge fahren,[3] oder solche, die eine Nationalflagge usurpieren und unter derselben Gewaltakte ausüben (s. § 7, I).

Fälle dieser Art sind namentlich in Zeiten von Bürgerkriegen vielfach vorgekommen. So erklärte Präsident Lincoln mittels Erlasses

---

[1]) Piédelièvre, § 644 No. 4 und die Nachweise das.

[2]) Namentlich auch in dem am 20. Dezember 1841 zu London zwischen Preufsen, Österreich, Rufsland, Frankreich und Grofsbritannien abgeschlossenen und von diesen Mächten, mit Ausnahme Frankreichs, ratifizierten Vertrag wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern, welcher durch Übereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Grofsbritannien, vom 29. März 1879 (R.-G.-Bl. S. 100 f.), den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend mit einer Modifikation auf das Deutsche Reich ausgedehnt worden ist; die Ratifizierung und der Austausch der Ratifikationen, nach zustimmender Erklärung der Regierungen von Österreich-Ungarn und Rufsland, ist erfolgt.

Verzeichnis anderweiter Verträge über diesen Gegenstand s. bei Phillimore, I. § 307; ferner historische Erörterungen über das Visitationsrecht zum Zweck der Unterdrückung des Sklavenhandels bei Wheaton, Histoire, S. 261 bis 343; und F. J. Grund, Das Untersuchungsrecht. Zur Beurteilung der zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und der Königlich grofsbritannischen Regierung schwebenden Frage. Leipzig 1842.

[3]) Cresp, I. S. 64.

vom 19. April 1861 die südstaatlichen Kaper für Piraten und forderte die Seemächte auf, sie als solche zu behandeln; dies geschah indes nicht; im Gegenteil erkannten Frankreich und England die Sezessionisten als kriegführende Macht an. — Im Juni 1869 erklärte die Regierung der Vereinigten Staaten von Venezuela den Dampfer „Telégrafo" für einen Piraten, weil derselbe die Ehre der Republik beleidigt und das Völkerrecht verletzt habe, indem er sich durch die venezolanische Flagge, die ihm zu führen nicht erlaubt war, gedeckt und unter dieser Flagge Gewaltakte verübt habe; ein der Regierungspartei auf San Domingo feindlicher General hatte nämlich diesen, früher dänischen Dampfer gekauft und mit demselben unter venezolanischer Flagge das auf der Nordküste der Insel gelegene Puerto Plata und hierauf Samara angegriffen. Offenbar lag hier der Tatbestand der Piraterie nicht vor. — Viele Erörterungen veranlafste auch in seinen Konsequenzen das Dekret der Centralregierung zu Madrid vom 20. Juli 1873, nach welchem die Mannschaften der Fregatten der nationalen Kriegsmarine „Almansa", „Victoria" und „Mendez Nuñez", des Dampfers „Fernando el Catolico" und jedes anderen Kriegsschiffes der Aufrührer in dem Departement Cartagena als Piraten betrachtet werden sollten, wenn sie innerhalb oder aufserhalb der Seegerichtsbarkeit Spaniens durch spanische oder fremde Seestreitkräfte angetroffen würden. Auch in diesem Falle konnte von einer Auflehnung gegen die internationale Rechtsordnung, von einer Gefährdung des friedlichen Seeverkehrs im weiteren Sinne nicht die Rede sein. Zwischen den Regierungen von Deutschland, England und Frankreich bestand deshalb auch volles Einvernehmen dahin, dafs man sich auf den Schutz der nationalen Interessen zu beschränken, eine Einmischung in den inneren Konflikt Spaniens aber zu vermeiden habe. — Während des Aufstandes in Kuba im Jahre 1877 benutzten die Insurgenten den Dampfer „Montezuma", nach Umänderung des Namens in „Cespeder" und Beilegung der kubanischen Flagge, zu Angriffen gegen spanische Handelsschiffe. Der spanische Gesandte in Rio de Janeiro ersuchte aus diesem Anlafs, das Schiff beim Einlaufen in einen brasilianischen Hafen als Piraten zu behandeln. In der Antwort des brasilianischen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten heifst es zutreffend: „Die Regierung Sr. katholischen Majestät kann die „Montezuma" nach aller Strenge seiner Gesetze als Piraten behandeln; niemand wird ihr dieses Recht abstreiten; aber die Kaiserliche Regierung, die der kubanischen Frage fern steht, erachtet sich zu einem gleichen Vorgehen nicht für verpflichtet; und indem sie das ablehnt, befolgt sie einen allgemein anerkannten Grundsatz .... Piraten sind diejenigen, welche für eigene Rechnung und ohne zuständige Ermächtigung zur See fahren, um die Schiffe, auf die sie stofsen, mit Gewalt zu nehmen und Räubereien gegen alle Nationen ohne Unterschied zu begehen. Dieser Begriff trifft bei der „Montezuma" nicht zu."— WHARTON verallgemeinert den Gedanken mit Recht dahin: „*A municipal definition of piracy, expanding or contracting the definition of the law of nations, has no extraterritorial effect.*"[1])

[1]) § 382. — S. ferner PIÉDELIÈVRE, § 644 No. 5.

Für die Befehlshaber der Kriegsschiffe einer unbeteiligten Macht wird in allen derartigen Fällen, so lange kein Anlaſs zum Einschreiten vorliegen, als nicht eine Gefährdung der Interessen ihrer Staatsangehörigen oder des internationalen Seeverkehrs zu besorgen ist. Es kommt dazu, daſs unter solchen Umständen häufig nicht einmal klar erhellt, welche Partei die staatslenkende ist, und schon aus diesem Grunde Zurückhaltung geboten erscheint.[1])

§ 17.

Internationale Verfolgung der Piraterie.

I. Begründung.

Die Befugnis der Kriegsschiffe aller Nationen zum Einschreiten gegen Piraten ist keine eigentliche Ausnahme von der Regel, daſs Schiffe auf dem freien Meere nur der Gewalt ihres Heimatsstaates unterworfen sind; denn sie beruht auf der Annahme, daſs Piratenfahrzeuge und ihre Bemannung keiner Nation angehören, daſs sie denationalisiert, mithin des Schutzes jeder Flagge bar und ledig sind.[2]) Sie sind die Feinde alles friedlichen Seeverkehrs. In Friedenszeiten ist aber die Hauptaufgabe der Kriegsflotten, neben der Sicherung ihrer Bereitschaft für den Krieg, der Schutz der Rechtsordnung auf dem Meere; sobald dieser Schutz wegfällt, wird das Meer der Tummelplatz von Räubern, wie solches vor Zeiten allgemein der Fall war und wie es auch noch heute in solchen Gebieten der Fall ist, wo nicht das Einschreiten einer stets bereiten bewaffneten Seemacht gefürchtet wird. Ehedem suchten sich die Kauffahrer selbst zu schützen, indem sie in Admiralschaft oder unter Convoi, in der Regel auch armiert, segelten; die Verbände beschränkten sich aber nicht immer auf die Abwehr, sondern sie trieben vielfach auf hoher See selbst den Seeraub entweder als Hauptgeschäft oder als Nebenerwerb. Erst als an Stelle jener Einrichtungen der Schutz durch die staatliche Seemacht trat, demzufolge

---

[1]) Es sei nur auf die letzte groſse Umwälzung in Brasilien, deren Ergebnis die Umwandlung des Kaiserreichs in eine Republik war, und auf die vielen sonstigen Aufstände in den süd- und centralamerikanischen Republiken seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hingewiesen. — S. auch Rosse, Guide, S. 13, 14 und das Material bei Wharton, §§ 380 bis 383; ferner die Abhandlung „Insurgents as belligerents“ von Wharton, in The Albany Law Journal vom 13. Februar 1886 S. 125 bis 131. In der Botschaft des Präsidenten Cleveland an den Kongreſs vom 8. Dezember 1885 wird hervorgehoben: „. . . *a question of much importance was presented by decrees of the Colombian government, proclaiming the closure of certain ports then in the hands of the insurgents, and declaring vessels held by the revolutionists to be piratical and liable to capture by any power. To neither of these propositions could the United States assent. An effective closure of ports not in the possession of the government, but held by hostile partisans, could not be recognized; neither could the vessels of insurgents against the legitimate sovereignty be deemed hostes humani generis within the precepts of international law, whatever might be the definition and penalty of their acts under the municipal law of the State against whose authority they were in revolt.*“

[2]) Das ist schon in älteren Seerechten ausdrücklich anerkannt, so in den Rolles d'Oléron, Art. XLVII.

die Handelsschiffe nur noch ausnahmsweise bewaffnet fahren, ist der Seehandel im Frieden im grofsen und ganzen gegen Raub gesichert. Die Aufgabe der Kriegsschiffe, den Seeverkehr zu schützen, beschränkt sich aber nicht ausschliefslich auf den Schutz der Handelsmarine ihrer eigenen Nationalität; sie hat einen weiteren Wirkungskreis; sie umfafst die Befugnis, da einzuschreiten, wo die allgemeine Sicherheit auf See betroffen oder bedroht ist, und hier einen internationalen Rechtsschutz auszuüben, für die gemeinsamen Interessen aller seeschiffahrttreibenden Nationen einzutreten, denen der Pirat als Feind gegenübersteht.[1])

Wenn die älteren Seerechte dem Kapitän und der Besatzung der Kauffahrteischiffe die unbedingte Verpflichtung zur Verteidigung gegen Seeräuber auferlegten, so war das gerechtfertigt, insofern die Kauffahrteischiffe entsprechend bemannt und armiert waren. Für die heutigen Verhältnisse kann eine solche Verpflichtung nur soweit behauptet werden, als ein Erfolg wahrscheinlich ist.[2])

II. Mafsregeln der Kriegsschiffe.

Um gegen Piraten einschreiten zu können, mufs man sich vor allem ihrer Qualität als solcher versichern. In gewissen Meeren wird schon die äufsere Erscheinung ihrer Fahrzeuge keinen Zweifel über deren Charakter lassen; das ist aber nicht immer der Fall, und bei Zweifeln mufs Gewifsheit erlangt werden. Nach altem Seegebrauch zeigen Schiffe, welche sich auf dem Meere begegnen, wenn sie miteinander in Verkehr treten wollen, zunächst bei der Annäherung ihre Nationalflagge. Die zeitweise geltend gemachte Auffassung, dafs auf offenem Meere kein Schiff das Recht habe, sich ohne weiteres einem anderen bis zu einem gewissen Abstand (line of jurisdiction, ligne de respect), namentlich mehr als auf Kanonenschufsweite, zu nähern, ist unhaltbar; sie widerspricht dem Prinzip von der Freiheit des Meeres, dessen Benutzung jedem Schiffe mit der Mafsgabe zusteht, dafs es dadurch nicht ein anderes belästigt oder gefährdet.[3]) Das Annäherungsrecht kann daher

---

[1]) Über den Rechtsschutz für die solidarischen Interessen der Nationen vgl. auch Twiss, I. § 177; Binding, Handbuch des Strafrechts, Leipzig 1885, S. 379; v. Martitz, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, I. S. 66 f.

[2]) Auch das deutsche Seerecht behandelt diesen Gegenstand. Hier bestimmt nämlich § 41 der Seemannsordnung, dafs bei Gewalt und Angriff gegen Schiff und Ladung der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten hat. Ferner billigt das deutsche Handelsgesetzbuch dem Kapitän, welcher bei Verteidigung des Schiffes beschädigt ist, oder wenn er getötet worden, seinen Erben, neben den sonstigen Ansprüchen in Krankheits- etc. Fällen, einen Anspruch auf besondere Belohnung zu (§§ 553 a Abs. 3 und 551 Abs. 2); entsprechende Bestimmungen in Betreff der Schiffsleute enthalten die §§ 61 Abs. 3 und 64 Abs. 4 der Seemannsordnung. — Jedenfalls hängt die Entscheidung darüber, ob eine Verteidigung unternommen werden soll, in Ermangelung einer positiven gesetzlichen Bestimmung lediglich von dem Ermessen des Kapitäns ab.

[3]) Kent, I. S. 27: „*No one ship has a right, to prohibit the approach of another at sea, or to draw round her a line of territorial jurisdiction, within which no other is at liberty to intrude. Every vessel in times of peace, has a right to consult its own safety and convenience, and to persue its own course and business, without being disturbed, when it does not violate the rights of others.*“

ebensowenig bestritten werden, wie eine temporäre Gebietshoheit in der Umgebung von Schiffen auf dem Meere Anerkennung zu beanspruchen hat (s. § 6).

Die Frage über die Befugnisse der Kriegsschiffe, in Friedenszeiten die Nationalität eines auf dem offenen Meere fahrenden Schiffes festzustellen (enquête du pavillon, reconnaissance de la nationalité), ist häufig Gegenstand von Erörterungen gewesen. Das Begrüfsen durch die Flagge ist zwar vielfach konventionell festgesetzt worden, hat aber heutzutage nur eine rein ceremonielle Bedeutung (s. § 26). Hier handelt es sich um das Recht, in Friedenszeiten das Hissen der Flagge zu fordern, unabhängig von etwaigen besonderen Vereinbarungen, namentlich zum Zwecke der Feststellung des Tatbestandes der Piraterie.

Das blofse Zeigen einer Flagge beweist noch nicht das Recht, sie zu führen; ist also ein Schiff der Piraterie verdächtig, so müssen auch noch weitere Wege zur Feststellung seiner Nationalität und seiner Befugnis, eine staatlich anerkannte Flagge zu führen, für zulässig erachtet werden. Die sich hiernach ergebenden Grundsätze lassen sich dahin fassen:

1. Jedes Kriegsschiff hat das Recht und die Pflicht, auf offenem Meere solche Schiffe, bei denen der Tatbestand der Piraterie erhellt, gleichviel unter welcher Flagge sie fahren, anzuhalten und sich ihrer zu bemächtigen.

2. Liegt nur der Verdacht der Piraterie vor, so hat jedes Kriegsschiff die Befugnis, den wirklichen Charakter des betreffenden Schiffes festzustellen.[1]) Diese Befugnis ist jedoch mit grofser Umsicht und Schonung auszuüben; die Verantwortlichkeit für das Vorgehen und das Verfahren trägt der Kommandant. War der Verdacht unbegründet, so hat das angehaltene Schiff je nach den Umständen einen Anspruch auf Genugtuung und Schadensersatz. Zu Zweifeln kann allerdings die Frage Anlafs geben, ob die Forderung, die Flagge zu zeigen, nach Lage der Umstände als hinreichend begründet zu erachten ist. Ist das der Fall, und der Kommandant hat sich dazu entschlossen, so wird er in der Folge alles daran zu setzen haben, um derselben Geltung zu verschaffen, weil er anders seine Autorität und damit diejenige der Flagge aufs Spiel setzen würde. Eine solche Blofsstellung würde unter allen Umständen die Nachteile überwiegen, welche aus der Durchführung einer Forderung erwachsen können, die zu stellen ein Kommandant sich für berechtigt oder verpflichtet halten mufs, auch wenn sich in der Folge ergeben sollte, dafs er sich geirrt hatte und ein solches Recht nicht begründet war.

Die enquête du pavillon wird in der Weise ausgeübt, dafs das Kriegsschiff seine eigene Flagge setzt, je nach den Umständen unter Begleitung durch einen blinden Kanonenschufs oder durch einen scharfen Schufs à boulet perdu (coup de semonce, coup d'assurance, affirming gun), und nötigenfalls, d. h. im Falle hartnäckiger Weigerung, seiner Forderung mittelst Gewalt Geltung verschafft.

---

[1]) „*Une seule application du droit de visite en temps de paix est unanimement admise: c'est lorsqu'on a de graves motifs de soupçonner qu'un navire se rend coupable de piraterie.*" ROLIN-JAEQUEMYNS, in der Rev. de dr. i. 1891, S. 567.

III. Konkurrenz von Souveränetätsrechten bei der Verfolgung von Piraten.

Die Frage, ob die Verfolgung eines Piratenfahrzeugs in fremde Hoheitsgewässer ohne Einverständnis der Territorialregierung für zulässig zu erachten, ist streitig.[1]) An und für sich steht in Territorialgewässern nur dem Territorialherrn und dessen Organen die Wahrung der besonderen nationalen Interessen sowohl, wie derjenigen des internationalen Verkehrs zu. Soweit es sich jedoch um den Schutz der Interessen des friedlichen Seeverkehrs aller Nationen handelt, darf unter Umständen das stillschweigende Einverständnis der Territorialregierung vorausgesetzt werden. Nicht aber wird ohne deren Genehmigung eine Verfolgung von Piraten in solche Territorialsee- oder gar Landgebietsteile hinein für statthaft erachtet werden können, wo jene selbst in der Lage ist, die weitere Verfolgung zu übernehmen.[2])

IV. Strafverfolgung.

I. Die Strafe der Piraterie ist nach älteren Seerechten durchweg der Tod, und es galt der Brauch, dafs diese Strafe ohne weitere Prozedur vollstreckt werden konnte. Es hing dies mit der allgemeinen Anerkennung der Rechtlosigkeit der Piraten zusammen.[3]) Das Piratenfahrzeug nebst den an Bord befindlichen Gütern, soweit dieselben den Räubern gehören, ist der Einziehung unterworfen. Letztere erfolgt für den Staat, welchem der Nehmer angehört, und es hängt von dem Ermessen der Staatsgewalt ab, ob der Besatzung des Nehmers aus dem Erlös eine Belohnung zu teil werden soll. Die geraubten Gegenstände werden den früheren Eigentümern, soweit solche zu ermitteln, zur Verfügung gestellt,[4]) soweit sie nicht ermittelt werden, eingezogen. Ein

[1]) S. namentlich Pradier-Fodéré, V. S. 803.

[2]) In dem Vertrage zwischen den Staaten des Deutschen Zollvereins etc. und China vom 2. September 1861, ratifiziert den 14. Januar 1863, ist festgesetzt (Art. 30): „Kriegsschiffen der contrahirenden deutschen Staaten, welche zum Schutze des Handels kreuzen oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, soll es freistehen, alle chinesischen Häfen ohne Unterschied zu besuchen." Nach Zerstörung der deutschen Bark „Apenrade" durch chinesische Seeräuber im Jahre 1869 bewilligte die chinesische Regierung die Mitwirkung von Mannschaften S. M. Korvette „Medusa" bei Absuchung der Piratendörfer. — Die Piraterie in den chinesischen Gewässern, hauptsächlich an den Küsten und in den Flufsmündungen, steht noch in voller Blüte. Ein wirksames Einschreiten dagegen seitens der chinesischen Behörden findet weder statt noch ist es beabsichtigt. Für die Kommandanten der fremden Kriegsschiffe in diesen Gewässern sind besondere Instruktionen hinsichtlich ihres Vorgehens gegen die Seeräuber erlassen. Für deutsche Kriegsschiffe gilt die Instruktion vom 20. August 1877. [Anlage]

[3]) So erklärt Art. XLVII der Rolles d'Oléron den Piraten „als Feind der heiligen katholischen Kirche" für rechtlos.

[4]) Indessen ist dieser Grundsatz: „*a piratis capta dominium non mutant*" nicht in allen Seerechten festgehalten; so bestimmte z. B. das Lübische Seerecht (lib. VI. stat. tit. V. Art. II): „Würden Seeräuber Gut in der See nehmen und ihnen solches wiederum abgejaget, durch etliche Auslieger, auf ihre eigenen Kosten, so sollen sie die Hälfte dieses Gutes behalten und die andere Hälfte dem beschädigten Kaufmann zustellen. Wären aber der Städte Auslieger in der See, und die würden das genommene Gut erobern, die sollen dem Kaufmann alles wiederum zustellen." Es läfst sich nicht verkennen, dafs diese Vorschrift

Piratenfahrzeug, dessen Aufbringung nach einem Hafen untunlich ist, darf vernichtet werden.[1])

Der heutigen Rechtsordnung entspricht ein Verfahren ohne Urteil nicht, und es mufs auch gegen überwältigte Piraten dementsprechend vorgegangen werden. Nur der auf frischer Tat ergriffene Pirat, d. h. derjenige, welcher betroffen wird, während er mit bewaffneter Hand Gewaltakte verübt, darf auf der Stelle getötet werden; es ist dies die Ausübung eines Notrechts, eine Ausnahme von der Regel, dafs nur die Staatsgewalt die Befugnis hat, sei es im ordentlichen, sei es in einem summarischen Verfahren, über Leben und Tod zu entscheiden. Die eigenmächtige Ausübung eines solchen Verfahrens an Bord eines Kauffahrteischiffes, welches Piraten überwältigt und gefangen genommen hat, kann niemals als legal erachtet werden; die Ergriffenen sind vielmehr bei nächster Gelegenheit einer Landesbehörde behufs Herbeiführung der Aburteilung zu überweisen.[2]) Nur soweit die Voraussetzungen des Notstandes oder der Notwehr vorliegen, wird der Kapitän für berechtigt erachtet werden können, sich der gefangenen Räuber zu entledigen.

Die Zuständigkeit für die Strafverfolgung, insbesondere für die Aburteilung von Piraten hängt von der Gesetzgebung der einzelnen Staaten ab. In der völkerrechtlichen Doktrin ist vielfach, in der älteren durchweg, die Zuständigkeit jeder Staatsgewalt behauptet worden. So erklärt PHILLIMORE:[3]) „*To whatever country the Pirate may have originally belonged, he is justiciable everywhere*", und WHEATON[4]) teilt diese Meinung bezüglich der „Piraterie im Sinne des Völkerrechts", im Gegensatz zu den landesrechtlich gleichgestellten Verbrechen. DE CUSSY sagt:[5]) „*La piraterie est poursuivie par tous les gouvernements, et les hommes qui s'y livrent peuvent être punis de mort après jugement militaire, par les commandants des vaisseaux de guerre qui s'en emparent; ou mieux encore par les tribunaux établis dans le port où ils sont conduits.*" [6])

Nach dem Stande der deutschen Gesetzgebung würde vor einem

---

der Billigkeit Rechnung trägt, da es sich um einen Fall analog der Bergung unter sehr gefährlichen Verhältnissen handelt. — Nach dem Vertrage zwischen Italien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 26. Februar 1871 (Art. 11) soll dem Eigentümer die Reklamation innerhalb Jahresfrist zustehen. Ebenso ist in den deutscherseits mit amerikanischen Freistaaten abgeschlossenen Verträgen, mit Salvador vom 13. Juni 1870, mit Costarica vom 18. Mai 1875, mit Honduras vom 12. Dezember 1887 und mit Nicaragua vom 4. Februar 1896 die Rückgabe der geraubten Waren auf Reklamation der Eigentümer innerhalb eines bezw. zweier Jahre gegen Erstattung der aufgewendeten Kosten vorgesehen.

[1]) FIELD, § 87.

[2]) ORTOLAN, I. S. 211 f.

[3]) I. § 356. — [4]) Éléments, I. S. 141. — [5]) I. S. 289.

[6]) S. ferner ORTOLAN, I. S. 211 f., HEFFTER, § 104, BLUNTSCHLI, § 340, GAREIS, Interdiktion des Seeraubs (in v. HOLTZENDORFFS Handbuch des Völkerrechts, II.) S. 579 und Institutionen des Völkerrechts[2], Giefsen 1901, S. 173. — Ferner wird die Zuständigkeit behandelt in dem von J. B. MOORE erstatteten amtlichen Report on exterritorial crime and the Cutting case, Washington 1887, S. 56 f. im Hinblick auf das amerikanische Recht.

deutschen Gericht ein Verfahren gegen Ausländer, welche sich auf offener See des Verbrechens der Piraterie gegen ein nicht deutsches Schiff schuldig gemacht haben, nicht stattfinden können, insofern § 4 (s. auch § 8) des deutschen Strafgesetzbuchs in solchen Fällen eine Strafverfolgung nicht zuläfst. Ist dagegen das Verbrechen gegen ein deutsches Schiff, wenn auch von Ausländern, begangen, so würde in Gemäfsheit der Fiktion, dafs auf offener See jedes deutsche Schiff als deutsches Gebiet anzusehen ist, das deutsche Strafgesetz in Anwendung zu bringen sein (§ 3 das.); denn in einem solchen Falle ist das deutsche Schiff der eigentliche, mindestens aber der konkurrierende Ort der Begehung des Verbrechens.[1])

Ob der Befehlshaber eines Kriegsschiffes berechtigt ist, Piraten im militärgerichtlichen Verfahren aburteilen zu lassen, das hängt von dem Gesetz des Flaggenstaates ab. Steht ihm danach diese Befugnis nicht zu, so wird er die gefangenen Piraten der für die Strafverfolgung zuständigen Behörde seines Landes überweisen oder er schafft sie nach irgend einem Hafen, woselbst er sie der Landesbehörde überweist.

Die Straffestsetzung erfolgt nach Mafsgabe der Gesetzgebung des Staates, der die Strafverfolgung übernommen hat. Die neueren Strafgesetze sehen die Todesstrafe oder schwere Freiheitsstrafen vor.[2])

VI. Abschnitt.

Seepolizeiliche Verhältnisse.

§ 18.

Seestrafsenrecht.[3])

I. Einleitung.

Man versteht unter Seestrafsenrecht den Inbegriff der Normen, welche Schiffe auf See zur Vermeidung von Kolli-

[1]) Vgl. OPPENHOFF, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich[14], Berlin 1902, Anm. 6 und 7 zu § 3 des Gesetzbuchs; F. v. LISZT, Lehrbuch des deutschen Strafrechts[11], Berlin 1902, § 31; BINDING, Handbuch des Strafrechts, Leipzig 1885, § 85, S. 420 f.; LOEWE, Die Strafprozefsordnung für das Deutsche Reich[10], Berlin 1900, Anm. 1a zu § 7.

[2]) Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich (§ 250 Ziffer 3 und § 251) bedroht den Raub auf offener See mit Zuchthaus nicht unter 5 bezw. 10 Jahren; konkurriert Mord, so ist die Todesstrafe verwirkt. Dazu kommt gemäfs § 40 das. Einziehung des Fahrzeuges und seines Zubehörs. S. hierzu namentlich OLSHAUSEN, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich[6], II., Berlin 1901, Anm. 3 d zu § 250.

[3]) Die aufserordentlich reiche Literatur über den Gegenstand s. bei PRIEN, Der Zusammenstofs von Schiffen nach den Gesetzen des Erdballs, Berlin 1896, (2. unveränderte Ausg. Berlin 1899) und bei F. PERELS, Verhalten der Seeschiffe bei unsichtigem Wetter nach dem internationalen Seestrafsenrecht, Berlin 1898. — Von neueren Werken besonders beachtenswert R. DE RYCKERE, Le régime légal de la pêche maritime dans la mer du Nord. Commentaire du règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer. Bruxelles 1901.

sionen mit anderen Schiffen sowie nach einer Kollision dem anderen Schiffe gegenüber zu beobachten haben.[1])

Vereinzelte Vorschriften, welche darauf abzielen, Schiffskollisionen zu verhindern, finden sich schon in den älteren Seerechten, und neben solchen Spezialregeln hinsichtlich des Verhaltens der Schiffe beim Begegnen, hatten sich gewisse Gebräuche gebildet, die im internationalen Seeverkehr als mafsgebend galten.[2]) Eine feste Gestaltung gewannen dieselben aber erst durch die als Anhang zu dem britischen Gesetz vom 29. Juli 1862 (25 & 26 Vict. c. 63) erlassenen „Regulations for preventing collisions at sea". Diese Vorschriften beziehen sich auf das Führen von Lichtern, die Anwendung von Nebelsignalen und das Ausweichen der Schiffe; sie traten mit dem 1. Juni 1863 in Kraft. Das Gesetz bedrohte jedes Zuwiderhandeln und jede Nichtbefolgung mit Strafe, stellte die Präsumtion auf, dafs in Kollisionsfällen derjenige als der schuldige Teil zu erachten sei, der gegen die Vorschriften gehandelt hat, und regelte gleichzeitig die Kontrolle des Vorhandenseins der erforderlichen Lichter und Nebelsignalapparate an Bord der Schiffe, unter Verbot des Gebrauches anderer als der vorgeschriebenen. Die übrigen Seestaaten, in Erkenntnis der Notwendigkeit der Geltung gleichmäfsiger Normen, regelten den Gegenstand in genauer Anlehnung an die englischen Vorschriften.

Durch die mannigfachen Erörterungen in nautischen Kreisen und die Schwankungen der Rechtsprechung in dieser Materie wurde die Zweckmäfsigkeit eines Teiles der Regeln in Frage gestellt, und Verhandlungen zwischen den Seestaaten führten schliefslich zu einer eingehenden Revision auf der im Jahre 1889 nach Washington einberufenen internationalen Marinekonferenz, an welcher alle gröfseren und eine Anzahl kleiner Seestaaten durch Delegierte vertreten waren. Nach langen und schwierigen Verhandlungen kam der Entwurf eines neuen Reglements zu stande.[3]) Dieser Entwurf erfuhr in der Folge durch unmittelbare Verständigung zwischen den beteiligten Regierungen noch verschiedene Abänderungen und ist in der so erhaltenen Gestalt seit dem 1. Juli 1897, mit einem Vorbehalt, das allgemein geltende Recht geworden. Die bezüglichen Gesetze der einzelnen Staaten tragen mithin einen wirklich internationalen Charakter.[4])

---

[1]) Manche beschränken den Begriff des Seestrafsenrechts (auch Wegerecht genannt) auf die Normen, welche die Verhütung von Schiffszusammenstöfsen bezwecken.

[2]) Hughes (§ 118) charakterisiert den Zustand bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts übrigens dahin: . . . „*there were no rules regulating the duties of approaching vessels, and navigation was a happy-go-lucking experiment, in which the unfortunate seafaring man was at the mercy not only of his own captain, but of the commanders of approaching vessels as well.*"

[3]) Protocols of proceedings of the International Marine Conference, held in Washington, D. C. United States of America, october 16 to december 31, 1889, 3 vol. Washington 1890.

[4]) Für das Deutsche Reich erfolgte die Neuregelung durch die Kaiserliche V. vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 215 f., dazu eine Berichtigung das. S. 462).

II. Die Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstofsens der Schiffe auf See.

Der Inhalt dieser wenig glücklich angeordneten Vorschriften läfst sich dahin zusammenfassen:

A. Allgemeine Regeln.

1. Der Geltungsbereich der Vorschriften sind die See und die mit der See im Zusammenhange stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässer, jedoch vorbehaltlich der Gültigkeit solcher Vorschriften, die bezüglich der Schiffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern erlassen sind.[1]) Diese besonderen Vorschriften sind für fremde Schiffe ebenso verbindlich wie für nationale.

2. Es wird ferner bestimmt, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug als Dampfschiff und unter welchen es als Segelschiff gilt.

3. Sodann wird definiert, welche Schiffe als in Fahrt befindlich zu erachten sind; dies ist von besonderer Bedeutung bezüglich der Lichterführung und des Verhaltens bei unsichtigem Wetter.

4. Die Verantwortlichkeit für die Befolgung der Vorschriften liegt dem Schiffsführer, d. h. dem Kapitän oder dessen Stellvertreter, ob, in gewisser Hinsicht daneben auch dem Reeder, und soweit es sich um das Ausweichen zur Verhütung eines Zusammenstofsens handelt, wenn ein Zwangslotse angenommen ist, grundsätzlich diesem. Die Verantwortlichkeit erstreckt sich: auf das Vorhandensein der zur Ausführung der Vorschriften erforderlichen Signalapparate in brauchbarem Zustande, auf die Befolgung der eigentlichen Kollisionsvorschriften, auf die Beobachtung derjenigen Vorsichtsmafsregeln, welche durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden; hierher gehören namentlich die Fürsorge für gehörigen Ausguck, die Wahl eines angemessenen Ankerplatzes unter Berücksichtigung der Lage anderer in demselben Revier zu Anker liegenden Fahrzeuge, die Bereithaltung der Anker zum Gebrauch, wo Ankergrund vorhanden und mit der Möglichkeit der gefährdenden Annäherung anderer Schiffe oder an andere Schiffe zu rechnen ist.

Die Verantwortlichkeit liegt teils auf privatrechtlichem, teils auf strafrechtlichem Gebiet. Hier kommt das Recht des Staates in Betracht, dem das Schiff seiner Nationalität nach angehört, bezw. in dessen Hoheitsgewässern die Zuwiderhandlung stattgefunden hat.

Die einzelstaatlichen Gesetzgebungen sehen aufserdem ein Verfahren gegen den Schiffsführer und andere Schiffsfunktionäre auf Patententziehung vor.[2])

---

[1]) Hier geht also Landesrecht vor Reichsrecht, bezw. ergänzt die landesrechtliche Verordnung die reichsrechtliche; s. Erk. des Reichsgerichts vom 28. Juni 1898 (Entsch. in Strafsachen, Bd. 31 S. 225).

[2]) Für das Deutsche Reich das G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 (R.-G.-Bl. S. 549 f.) und das G., betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 (R.-G.-Bl. S. 109).

B. Die besonderen Vorschriften.

1. In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ist den Schiffen auf See das Führen bestimmter Lichter zur Pflicht gemacht. Unterschieden werden bei Schiffen in Fahrt zunächst Dampffahrzeuge und Segelfahrzeuge. Ausserdem sind besondere Vorschriften getroffen für: Schleppschiffe, nicht manövrierfähige Schiffe, Fahrzeuge, die Telegraphenkabel legen, aufnehmen oder auffischen, geschleppte Fahrzeuge, gewisse kleinere Fahrzeuge, Lotsenfahrzeuge auf ihrer Station und Fahrzeuge, die überholt werden. Aufser den vorgeschriebenen Lichtern darf jedes Schiff, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, nötigenfalls ein Flackerfeuer zeigen oder ein Knallsignal, welches nicht mit Notsignalen verwechselt werden kann, gebrauchen. Vorbehalten sind Stations- und Signallichter für eine Mehrheit von Kriegsschiffen und für Fahrzeuge unter Convoi sowie Erkennungssignale, die von Schiffsreedern mit amtlicher Genehmigung eingeführt sind.

In Betreff der Lichterführung von Fischerfahrzeugen konnte eine internationale Vereinbarung nicht erzielt werden. Die Regeln hierfür sind deshalb in verschiedener Weise von den verschiedenen Staaten für den Bereich ihrer Zuständigkeit getroffen.[1])

2. Tagessignale, d. s. Bälle oder sonstige Körper von verschiedener Farbe, vorgeschrieben für nicht manövrierfähige Fahrzeuge, insbesondere solche, die Telegraphenkabel legen, und für Dampfschiffe, die nur unter Segel sind, aber mit aufgerichtetem Schornstein fahren.

3. Verhalten bei unsichtigem Wetter, oder, wie die Verordnung spezifiziert, bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen. Es ist vorgeschrieben die Abgabe von Schallsignalen (Pfeife, Sirene, Nebelhorn, Glocke) und eine mäfsig geschwinde Fahrt, unter sorgfältiger Berücksichtigung der jedesmaligen besonderen Verhältnisse. Über das Verhalten der Seeschiffe bei unsichtigem Wetter haben in fachmännischen Kreisen jederzeit auseinandergehende Meinungen geherrscht; ebenso schwankend ist die Rechtsprechung der aufserordentlich zahlreichen durch Zusammenstofsen bei Nebel hervorgerufenen Seeunfälle. Auch die Protokolle der Washingtoner Konferenz ergaben die grofsen Schwierigkeiten, welche die Feststellung dieses Teiles des Entwurfs bot. Es kam hierbei namentlich die Erwägung in Betracht, dafs über den Grad der schon in den älteren Verordnungen vorgeschriebenen Mäfsigung der Fahrt bei Nebel völlig verschiedene Ansichten bestehen, und dafs auch in einzelnen Fällen Kollisionen hervorgerufen worden sind, weil die Geschwindigkeit zu sehr herabgesetzt wurde, so dafs das Schiff nicht mehr manövrierfähig war. Gewichtige Bedenken wurden ferner und werden in weiten seemännischen Kreisen nach wie vor gegen das komplizierte Schallsignalsystem erhoben, wobei die Besorgnis obwaltet, dafs dadurch besonders in stark frequentierten Revieren grofse Verwirrung angerichtet werden kann.

---

[1]) Für das Deutsche Reich durch die Kaiserliche V., betr. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge, vom 10. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 215).

Die Vorschriften leiden überhaupt an dem Mangel, dafs man immer nur das Verhältnis von zwei Schiffen angenommen hat, für welche eine Kollisionsgefahr angenommen wird. Dies tritt noch bedenklicher hervor bei den Steuerregeln.

4. Die über das Ausweichen aufgestellten Steuer- und sonstigen Manövrierregeln für Schiffe, deren Annäherung die Gefahr einer Kollision mit sich bringt, sind nicht unbedingt mafsgebend. Es mufs vielmehr bei deren Befolgung stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt und solche besonderen Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen.

5. Kurssignale sind akustische Signale, welche ein Dampfschiff bei Ansichtigkeit mit einem anderen Schiff zum Anzeigen gewisser Bewegungen, die es selbst vornimmt, abzugeben hat.

III. Verhalten nach einem Zusammenstofs.

Durch das britische Kauffahrteischiffahrtsgesetz von 1862 ist für den Fall des Zusammenstofsens zwischen zwei Schiffen dem Führer eines jeden derselben die Pflicht auferlegt, wenn und soweit es ohne erhebliche Gefahr für sein eigenes Schiff oder dessen Besatzung tunlich ist, dem anderen Schiffe, bezw. dessen Führer, Besatzung und Passagieren die nötige Hülfe zu leisten, um sie aus irgend einer durch den Zusammenstofs herbeigeführten Gefahr zu retten. Zu dem Zweck sollen die Schiffe solange bei einander halten, bis Gewifsheit erlangt ist, dafs keines derselben weiteren Beistandes bedarf; vor Fortsetzung der Fahrt soll jeder Schiffsführer dem anderen den Namen seines Schiffes und den Heimatshafen sowie den Abgangs- und Bestimmungsort mitteilen. Nichtbeobachtung dieser Verpflichtungen wird mit Patententziehung oder Suspension bedroht, und es wird die Rechtsvermutung aufgestellt, dafs, wenn eine ausreichende Entschuldigung für die Unterlassung nicht beigebracht werden kann, in Ermangelung des Gegenbeweises, der Zusammenstofs als durch Verschulden des Schiffsführers anzusehen ist.

Ihrem wesentlichen Inhalte nach sind diese Obliegenheiten der Schiffsführer in der Folge in die Gesetzgebungen der übrigen Seestaaten übernommen.[1])

§ 19.

Signale auf See.

I. Das Internationale Signalbuch.

Das auf Anregung der englischen und französischen Regierung zur allgemeinen Einführung gelangte Internationale Signalbuch dient zur Verständigung auf See und von Seeschiffen mit Landsignalstationen. In neuerer Zeit ist dazu eine anderweite Verständigung durch Funkentelegraphie getreten.

---

[1]) Für das Deutsche Reich s. die Kaiserliche V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstofs von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (R.-G.-Bl. S. 189) nebst der ergänzenden V. vom 29. Juli 1889 (das. S. 171).

Das erste Internationale Signalbuch wurde im Jahre 1857 vom britischen Handelsamt verausgabt, die erste deutsche Ausgabe erfolgte im Jahre 1870. Nach Vereinbarung der Seestaaten mit der grofsbritannischen Regierung ist das Internationale Signalbuch neu bearbeitet worden, namentlich hinsichtlich der Art und der Zahl der Signalflaggen; diese Neubearbeitung ist allgemein in Geltung seit dem 1. Januar 1902.

II. Not- und Lotsensignale.

Nach dem Vorgang des britischen Kauffahrteischiffahrtsgesetzes von 1873, welches in den sect. 18 und 19 das Not- und Lotsensignalwesen behandelt, sind auch von den übrigen Seestaaten entsprechende Vorschriften erlassen worden.[1])

§ 20.

Schutz der Seefischerei.

I. Allgemeine Normen.

In Gemäfsheit des Prinzips von der Freiheit des Meeres steht das Recht zum Betriebe der Fischerei auf hoher See, d. h. auf dem Meere mit Ausschlufs der nationalen Gewässer, den Angehörigen aller Staaten zu. Da nun kein Staat berechtigt ist, für das freie Meer einseitig Anordnungen mit verbindlicher Kraft für andere als seine Angehörigen zu erlassen, ein möglichst wirksamer Schutz aber für die Interessenten der Hochseefischerei in solchen Revieren, in denen Angehörige verschiedener Staaten konkurrieren, geboten ist, so mufs das internationale Recht Mittel für diesen Schutz gewähren. Seit Jahrhunderten gelten nach dieser Richtung hin eine Reihe von Gebräuchen, die auch in einzelstaatliche Reglements sowie in Staatsverträge (trêves pêcheresses) übernommen sind.

Zu diesen Normen, welche sowohl für das Verhalten der Fischerfahrzeuge eines und desselben Landes zueinander, als auch für solche verschiedener Nationalität in ihrem Wechselverkehr gelten, gehören:

1. Die Vorschriften zur Verhütung von Kollisionen zwischen Fischerfahrzeugen untereinander und mit anderen Seefahrzeugen. Eine internationale Einigung über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge hat jedoch bisher nicht erzielt werden können; ihr

---

[1]) Für das Deutsche Reich wurde die Materie geregelt durch die Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und in den Küstengewässern vom 14. August 1876. Eine auch in der Form einheitliche internationale Festsetzung enthält jetzt Abschnitt IX der V. zur Verhütung des Zusammenstofsens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 bezüglich der Notsignale; infolge dieser Vorschriften sind diejenigen in den §§ 1 bis 3 der V. vom 14. August 1876 aufgehoben. Die Notsignale, unterschieden in solche bei Tage und bei Nacht, dürfen nur angewendet werden, wenn die Schiffe in Not oder Gefahr sind. Mifsbrauch ist strafbar, nach deutschem Recht gemäfs § 145 des Reichsstrafgesetzbuches. Hinsichtlich der Not- und Lotsensignale s. auch Internationales Signalbuch, S. XIX und XX.

Erlafs ist vorbehalten, und es sind bis auf weiteres die bezüglichen partikulären Anordnungen mafsgebend.[1])

2. Verbote gegenseitiger Störungen im Betriebe. Die Fischer sollen den Betrieb so handhaben, dafs sie einander nicht beeinträchtigen. Keiner soll den anderen aus dem Revier verdrängen oder durch Aussetzen von Netzen oder sonstigen Gerätschaften den Betrieb des anderen stören oder in anderer Weise durch doloses Verhalten den Vorzug zu gewinnen suchen.

3. Gebräuche bezüglich der gegenseitigen Hülfeleistung, namentlich bei Seenot, besonders in Strandungsfällen, bei Proviantmangel, hinsichtlich der Warnung vor Gefahr etc. Sehr eingehend waren die bezüglichen Pflichten und korrelativen Ansprüche im 17. Jahrhundert für die Grönlandfischerei geregelt.

II. Die Nordseefischerei.

Die internationale Regelung ist erfolgt durch den Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee aufserhalb der Küstengewässer, vom 6. Mai 1882, abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Grofsbritannien und den Niederlanden.[2]) Der Vertrag behandelt folgende Punkte:

a) Den Vorbehalt der Fischerei in den Küstengewässern der vertragschliefsenden Teile für deren Staatsangehörige.

b) Die Bestimmung der Grenzen der Nordsee für die Anwendung des Vertrages.

c) Die Registrierung der Fischerfahrzeuge, die Bezeichnung derselben und ihres Zubehörs, die Beschaffenheit der Urkunden zum Ausweis der Nationalität.

d) Das Verhalten beim Ankern und Beilegen und beim Betriebe der Fischerei zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen und Beschädigungen; für unzulässig wird erklärt der Gebrauch oder das Mitführen von Werkzeugen, die ausschliefslich zum Zerschneiden oder Zerreifsen von Netzen dienen.

e) Die (selbstverständliche) Pflicht zur Beobachtung der Vorschriften, betreffend die zur Verhütung von Kollisionen bestimmungsmäfsig zu führenden Lichter.

f) Die Bergung aufgefischter seetüchtiger Fischerfahrzeuge und Geräte.

g) Die Überwachung der Fischerei durch Kriegsfahrzeuge der vertragschliefsenden Teile (seitens Belgiens durch Staatsschiffe), welche

---

[1]) Für das Deutsche Reich die V., betreffend die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge etc., vom 10. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 215 f.) mit Bezug auf den Vorbehalt im Artikel 9 der V. zur Verhütung des Zusammenstofsens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897.

[2]) Eine Spezialabhandlung des Gegenstandes enthält die Dissertation von H. C. Hacke, Eenige opmerkingen over het Politietoezicht op Zee in verband met de zeevisscherij-conventie van 6. Mei 1882, Amsterdam 1885. Ferner R. de Ryckere, Le régime légal de la pêche maritime dans la Mer du Nord, Bruxelles 1901.

regelmäſsig die Übertretung der Vertragsbestimmungen und alle Vergehen, welche sich auf die Ausübung der Fischerei beziehen, ohne Unterschied der Nationaliät der schuldigen Fischer festzustellen berechtigt sind.

h) Ermächtigung der Befehlshaber der Kreuzer zur Herbeiführung von Vergleichen zwischen den Beteiligten aus Anlaſs von Beschädigungen.

i) Widerstand gegen die von seiten des Kreuzers getroffenen Anordnungen soll ohne Rücksicht auf die Nationalität des Täters wie Widerstand gegen die Staatsgewalt des Landes, dem das Fischerfahrzeug angehört, verfolgt werden.

k) Die gerichtliche Zuständigkeit.[1])

Im Anschluſs an den internationalen Vertrag vom 6. Mai 1882 ist zwischen den vertragschlieſsenden Teilen am 16. November 1887 ein Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See abgeschlossen und nach einer unterm 14. Februar 1893 vereinbarten Abänderung am 11. April 1897 ratifiziert worden, auſser von Frankreich. Auch in diesem Vertrage wird ein internationales Einschreiten der mit der Überwachung der Fischerei in der Nordsee beauftragten Kreuzer festgesetzt.[2])

III. Robbenfang.

Nicht durch förmlichen Vertrag, aber auf Grund internationaler Einigung ist ferner seitens der beteiligten Staaten Fürsorge getroffen zum Schutze der Robben im nördlichen Eismeer. Der unwirtschaftliche Betrieb des Robbenfanges in diesem Gebiete, insbesondere der Mangel einer Schonzeit hatten zu einer bedenklichen Abnahme des Ertrags geführt. Um der nach Verwendung von Dampfern drohenden gänzlichen Ausrottung der Robben entgegenzutreten, wurden auf Anregung der norwegischen Regierung Prohibitivmaſsregeln vereinbart.[3])

Zu weitläufigen Erörterungen hatte auch die Robbenfischerei im Behringsmeer Anlaſs gegeben, zunächst infolge eines Erlasses des

---

[1]) Der in dem Vertrage zum Ausdruck gebrachten Verpflichtung der beteiligten Staaten, die zu seiner Ausführung erforderlichen Maſsnahmen, insbesondere die Bestrafung des Zuwiderhandelnden zu sichern, ist das Deutsche Reich nachgekommen durch den Erlaſs des Gesetzes vom 30. April 1884 (R.-G.-Bl. S. 48). Dieses bedroht, unter Ausdehnung der für Fischerfahrzeuge verbindlichen Vorschriften auf die Zeit ihres Aufenthaltes in den zur Nordsee gehörigen deutschen Küstengewässern, Zuwiderhandlungen, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder Gefängnis bis zu 6 Monaten; auch kann auf Einziehung verbotener Werkzeuge und Geräte erkannt werden.

[2]) Für das Deutsche Reich enthält das Gesetz vom 4. März 1894 (R.-G.-Bl. S. 151) die nach dem Vertrage notwendig gewordenen Strafvorschriften, und zwar werden, unter Ausdehnung des Verbots auf die deutschen Küstengewässer der Nordsee ohne Rücksicht auf die Nationalität des Schiffes, gleich hohe Strafen angedroht wie durch das Gesetz vom 30. April 1884.

[3]) Nach dem Vorgang der englischen Seal Fishery Act, 1875, erging das deutsche G., betreffend die Schonzeit für den Fang der Robben, vom 4. Dezember 1876 (R.-G.-Bl. S. 233). Dasselbe bedroht mit Geldstrafe bis zu 5000 Mark Deutsche und zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörige Ausländer, wenn sie den

Kaisers von Rufsland von 1821 (vgl. § 4, I. c), zwischen Rufsland einerseits und Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits und später, nach Abtretung von Alaska nebst einer Anzahl von Inseln im Behringsmeer, namentlich der Aleuten- und der Pribylow-Inseln an die Vereinigten Staaten (1867), zwischen diesen und Grofsbritannien. Erledigt wurde dieser Streit durch den auf Grund eines zwischen den beiden beteiligten Mächten abgeschlossenen Schiedsvertrages vom 29. Februar 1892 ergangenen Schiedsspruch vom 15. August 1893.[1])

IV. Sonstige Fischereien in den Meeresteilen um Nordamerika.

Die hohe Bedeutung des Fischereibetriebes in diesen Gewässern haben zu einer Reihe von Vereinbarungen, aber auch zu Veruneinigungen schwerer Art geführt. Hierbei kommt namentlich in Betracht die Fischerei in den Gewässern um Neufundland, welches durch den Utrechter Frieden unter Vorbehalt von Gerechtsamen für die französischen Fischer von Frankreich an England abgetreten worden war; [2]) ferner die Fischerei in dem an Canada und Labrador angrenzenden Meeresgebiet.[3])

---

vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesrates erlassenen Verordnungen zuwiderhandeln, durch welche der Fang von Robben in den Gegenden zwischen dem 67. und 75. Grade nördlicher Breite und dem 5. Grade östlicher und 17. Grade westlicher Länge, vom Meridian von Greenwich aus gerechnet, für bestimmte Zeiten des Jahres beschränkt oder verboten wird. — Die Feststellung der Schonzeit ist dem Wege der Verordnung vorbehalten, weil dafür mehr oder weniger dem Wechsel unterliegende Verhältnisse in Betracht kommen, namentlich auch der jeweilige Stand in Betreff der Verminderung oder der Vermehrung der Robben oder einzelner Arten derselben und der etwaige Erfolg der einzelstaatlichen Anordnungen mafsgebend ist. Die Bestimmung der Schonzeit kann hiernach auch für einzelne Teile des im Gesetz angegebenen Gebietes oder auch für einzelne Robbenarten verschieden getroffen werden. — Durch die V. vom 29. März 1877 (R.-G.-Bl. S. 409) ist sodann für das im Gesetz abgegrenzte Revier das Verbot ergangen, den Fang von Robben, einschliefslich der sogenannten Klappmützen, vor dem 3. April jeden Jahres zu betreiben.

[1]) Literatur: TH. BARCLAY, La question des pêcheries dans la mer de Behring, in der Rev. de dr. i. Bd. 25 (1893) S. 417 bis 465; F. v. MARTENS, Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale, in der Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 1 (1894) S. 32 bis 43; L. RENAULT, Une nouvelle mission donnée aux arbitres dans les litiges internationaux, à propos de l'arbitrage de Behring, das S. 44 bis 51; E. ENGELHARDT, Du droit de propriété revendiqué par les États-Unis d'Amérique sur les phoques à fourrure de la mer de Behring, in der Rev. de dr. i. Bd. 26 (1894), S. 386 bis 400; W. KAUFMANN, Der Behringsseefischereistreit und das Pariser Schiedsgericht von 1893, in dem Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin, Bd. 1 (1895), S. 459 bis 489. — Mémoire sur les pêcheries de Behring (Archives diplomatiques, mars 1895, p. 269). — A new Behring sea arbitration (The law Times, 9 march 1895); T. J. LAWRENCE, § 106; BONFILS, § 505, woselbst auch weitere Literatur.

[2]) S. hierüber F. H. GEFFCKEN, Question des pêcheries de Terre Neuves et sur les côtes des États-Unis et du Canada d'Amérique, in der Rev. de dr. i. Bd. 25 (1893), S. 217 bis 233; ferner A. MÉRIGNAC, Les pêcheries de Terre Neuve et la jurisprudence du conseil d'État français au sujet des actes du gouvernements in der Rev. g. d. dr. i. publ., 1894, S. 305 bis 323.

[3]) CALVO, Droit intern., VI. S. 70 f.

§ 21.

Schutz unterseeischer Telegraphenkabel.

I. Notwendigkeit eines Rechtsschutzes.

Im Jahre 1869 unterbreitete die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika den Mächten den Entwurf einer internationalen Vereinbarung zum Schutz gegen schuldhafte Beschädigung unterseeischer Kabel und schlug zu dessen Beratung eine Konferenz in Washington vor. Die meisten europäischen Regierungen brachten zwar ihre Geneigtheit, der Einladung Folge zu leisten, zum Ausdruck; ein weiteres Ergebnis hatte aber die Anregung nicht, weil das Projekt offenbar zu weit ging. Man wollte jede böswillige Zerstörung oder Beschädigung transozeanischer Kabel als einen Akt der Piraterie verfolgen, mit welcher jenes Reat seinem Charakter nach nicht die mindeste Analogie bietet. Eine erneute Anregung erfolgte auf der internationalen Telegraphen-Konferenz zu Rom im Jahre 1871; man beschränkte sich aber hier auf die Erklärung, dafs diese Angelegenheit die Aufmerksamkeit der Regierungen erheische. In der Folge trat auch die Wissenschaft in die Erörterung der Frage ein, und es gebührt das grofse Verdienst, unter sorgfältiger Begründung auf ihre Bedeutung hingewiesen zu haben, namentlich P. D. Fischer durch seine Abhandlung „Die Telegraphie und das Völkerrecht", [1]) und L. Renault durch seine Arbeit „De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins." [2]) Auf Vorschlag Renaults und unter Zugrundelegung eines von ihm erstatteten Berichts unterzog alsdann das Institut de droit international den Gegenstand einer Beratung, deren Ergebnis die folgenden Resolutionen waren:

„*1. Il serait très-utile que les divers États s'entendissent pour déclarer que la destruction ou la détérioration des câbles sous-marins en pleine mer est un délit du droit des gens, pour déterminer d'une manière précise le caractère délictueux des faits et les peines applicables; sur ce dernier point on atteindrait le degré d'uniformité compatible avec la diversité des législations criminelles.*

Le droit de saisir les individus coupables, ou présumés tels, pourrait être donné aux navires d'État de toutes les nations, dans les conditions réglées par les traités, mais le droit de les juger devrait être réservé aux tribunaux nationaux du navire capturé.

2. Le câble télégraphique sous-marin qui unit deux territoires est inviolable.

Il est à désirer, quand les communications télégraphiques doivent cesser par suite de l'état de guerre, que l'on se borne aux mesures strictement nécessaires pour empêcher l'usage du câble, et qu'il soit mis fin à ces mesures, ou que l'on en répare les conséquences, aussitôt que le permettra la cessation des hostilités." [3])

---

[1]) Leipzig 1876, S. 43 f.

[2]) In der Rev. de dr. i., Bd. 12 (1880) S. 251 f. und über denselben Gegenstand Bd. 15 (1883), S. 17 bis 43, 619 bis 626.

[3]) Annuaire 1879/80, I. S. 351 f.

Die Erkenntnis, dafs durch die Zerstörung oder Beschädigung transozeanischer Kabel die Interessen des Verkehrs auf das schwerste in Mitleidenschaft gezogen werden, und dafs die Wiederherstellung von Kabeln, die auf dem Meeresgrunde laufen, regelmäfsig einen grofsen Zeitaufwand erfordert und nicht minder einen erheblichen Kostenaufwand, hatte sich auch anderweit Bahn gebrochen. Einer internationalen Regelung standen aber insofern Schwierigkeiten entgegen, als man sie auch für den Kriegsfall erstrebte und hierbei auf unüberwindliche Bedenken stiefs. Die mannigfachen Vorschläge, welche auf eine Neutralisierung der unterseeischen Kabel im Kriege abzielen, sind ohne praktischen Erfolg geblieben.[1])

II. Pariser Vertrag von 1884.

Durch den am 14. März 1884 zu Paris unter Beteiligung von 26 Staaten abgeschlossenen Vertrag zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel haben inzwischen die auf den Schutz in Friedenszeiten gerichteten Bestrebungen einen befriedigenden Abschlufs gefunden. Der Vertrag bezieht sich auf alle unterseeischen Kabel aufserhalb der Küstengewässer. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sind:

1. Das Zerreifsen oder die Beschädigung eines unterseeischen Kabels ist strafbar, sofern die Handlung vorsätzlich oder durch „schuldbare“ Fahrlässigkeit geschieht und zur Folge haben kann, dafs die telegraphische Verbindung ganz oder teilweise unterbrochen oder gestört wird, unbeschadet der Civilklage auf Entschädigung.

2. Die civilrechtliche Haftbarkeit, eventuell neben der Strafverfolgung, tritt auch ein für den Fall, dafs beim Legen oder Ausbessern eines Kabels ein anderes Kabel zerrissen oder beschädigt wird.

3. Schutz der Arbeiten von Kabelfahrzeugen, Fernhalten anderer Fahrzeuge sowie von Fischereigeräten und Netzen.[2])

4. Zuwiderhandlungen unterliegen grundsätzlich der Zuständigkeit der Gerichte des Staates, dem das Fahrzeug, an dessen Bord die Handlung begangen ist, angehört.

5. Die Kommandanten der Kriegsschiffe oder der besonders bestellten Aufsichtsschiffe der Vertragsmächte können, wenn sie Grund zu der Annahme haben, dafs ein Reat gegen die Vertragsbestimmungen durch ein anderes Fahrzeug als ein Kriegsschiff stattgefunden hat, von dem Führer eines solchen Fahrzeugs die Vorlegung der Ausweise über die Schiffsnationalität verlangen und über den Tatbestand ein Protokoll aufnehmen.

6. Die Freiheit des Handels kriegführender Mächte wird durch die Bestimmungen des Vertrages nicht beschränkt. Der Vertrag ist, nach einer unterm 1. Dezember 1886 bezw. 23. März 1887 ergangenen Deklaration, am 1. Mai 1888 in Kraft getreten.[3])

---

[1]) S. im übrigen § 35, II.

[2]) Über die Lichterführung auf Kabelfahrzeugen s. Art. 4 der V. zur Verhütung des Zusammenstofsens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897.

[3]) S. auch die Erläuterungen in dem Circulaire du Ministre de la Marine et des Colonies aux autorités maritimes pour l'exécution de la convention inter-

Zur Ausführung des Vertrages haben die Signatarmächte verschiedenartige Gesetze erlassen.[1])

§ 22.

Internationale Mafsregeln gegen Sklaventransporte auf See.[2])

I. Quintupelvertrag von 1841.

Nachdem auf den Kongressen zu Wien (1815), Aachen (1818) und Verona (1822) die europäischen Grofsmächte sich im Prinzip über die Notwendigkeit von Mafsregeln zur Beseitigung des afrikanischen Negersklavenhandels verständigt hatten, erfolgte auf das Vorgehen Englands der Abschlufs einer Reihe von Verträgen, um für diese Verständigung eine praktische Wirkung zu schaffen, soweit Sklaventransporte auf See in Frage kamen. Das Ziel, die Unterdrückung solcher Transporte, konnte nur erreicht werden mittels internationaler Festsetzungen, durch welche ein staatliches Einschreiten, insbesondere ein Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht gegen Schiffe fremder Nationalität auf offenem Meere vereinbart wurde.

Die bedeutsamste dieser Vereinbarungen ist der zwischen Preufsen, Österreich, Frankreich, Grofsbritannien und Rufsland am 20. Dezember 1841 zu London abgeschlossene sog. Quintupel-Vertrag wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern. Frankreich trat im Jahre 1842 zurück, schlofs jedoch 1845 ein besonderes, entsprechendes Abkommen mit England. Durch Übereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Grofsbritannien vom 29. März 1879 ist der Vertrag von 1841 mit einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Modifikation auf das

nationale du 14 mars 1884 relative à la protection des câbles télégraphiques sous-marins, mitgeteilt im Journ. de dr. i. pr. S. 213 f. — Ferner G. G. Wilson, Submarine telegraphic cables in their international relations, lectures delivered at the Naval War College, August 1901, Washington 1901.

[1]) Für das Deutsche Reich ist die Regelung erfolgt durch das G. vom 21. November 1887 (R.-G.-Bl. 1888 S. 169). Danach werden Zuwiderhandlungen gegen Artikel 5 (Absatz 2 bis 4) und 6 des internationalen Vertrages aufserhalb und innerhalb der deutschen Küstengewässer, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 600 M. oder Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft, und ferner wird die Anwendung der §§ 113 und 114 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich (Widerstand gegen die Staatsgewalt) auf Widerstand auch gegen Befehlshaber der Schiffe fremder Mächte, während dieselben in Ausübung der ihnen im Art. 10 des Vertrages erteilten Befugnisse begriffen sind (s. oben bei Ziffer 5), gesichert. Vgl. im übrigen O. Dambach, Das Telegraphen-Strafrecht nach der deutschen Gesetzgebung [2], Berlin 1897; ferner K. Binding, Lehrbuch des Gemeinen Deutschen Strafrechts, bes. Teil, 2. Hälfte, 1. Abt., Leipzig 1901, § 216.

[2]) Literatur: F. v. Martitz, Das internationale System zur Unterdrückung des afrikanischen Sklavenhandels in seinem heutigen Bestande, im Archiv für öffentliches Recht, Bd. 1 (1885), S. 43 f.; C. Gareis, Die Interdiktion von Sklavenhandel und Seeraub in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2, S. 551 f.; A. Desjardins, La France, l'esclavage et le droit de visite, in der Revue des deux mondes du 15 octobre 1891, S. 864 f., 2. éd. revue et complétée (ne se vend pas); E. Scheeling, Die Bekämpfung von Sklavenraub und Sklavenhandel seit Anfang dieses Jahrhunderts, Breslau 1897 (abgedr. in den Benneckeschen strafrechtlichen Abhandlungen). — Weitere Literaturangaben bei Bonfils, vor § 398.

Deutsche Reich übertragen worden; die Ratifikation ist erfolgt nach einer zustimmenden Erklärung der übrigen Vertragsmächte. Der Vertrag betrifft im wesentlichen folgende Punkte:

1. Als Grundsatz ist ausgesprochen: Der Handel mit Negern ist den Untertanen oder unter der Flagge der kontrahierenden Staaten untersagt und wird für Seeraub erklärt. Jedes Schiff, welches diesen Handel betreibt, verliert dadurch das Recht auf den Schutz der Flagge.

2. Den dazu besonders ermächtigten Kreuzern der Vertragsmächte wird ein Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht gegen die des Negersklavenhandels oder der Ausrüstung für diesen Handel verdächtigen Schiffe eingeräumt, sowie die Befugnis zur Beschlagnahme und zur Überlieferung solcher Schiffe an die zuständige Behörde zwecks Herbeiführung der Aburteilung.

3. Die Meeresgebiete, in denen das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden darf, sind bestimmt bezeichnet.

4. Es sind ferner übermäfsig eingehende Festsetzungen getroffen hinsichtlich des Verfahrens, besonders über: die Voraussetzungen, unter denen der Verdacht des Sklavenhandels und die Verurteilung des Schiffes als guter Prise begründet ist; die Form der Vollmachten für die Kreuzer und die gegenseitigen Mitteilungen über die Erteilung solcher Vollmachten sowie über die Stationierung der Kreuzer; die Förmlichkeiten der Durchsuchung, Beschlagnahme und Ablieferung; die Zuständigkeit der heimatlichen Gerichte für die Aburteilung nach Mafsgabe der Landesgesetze; die Behandlung der kondemnierten Fahrzeuge; die Haftpflicht gegenüber den Reedern und sonstigen Interessenten bei ungerechtfertigter Durchsuchung oder Beschlagnahme oder bei widerrechtlichen Bedrückungen gelegentlich derselben; Freigabe der vorgefundenen Sklaven.

5. Ausdrücklich ausgeschlossen ist ein Einschreiten gegen Kriegsschiffe, gegen Schiffe unter Begleitung von Kriegsschiffen und gegen Schiffe der russisch-amerikanischen Kompagnie, die von Offizieren der kaiserlich russischen Marine befehligt werden und wie die Kriegsschiffe eine besondere Flagge führen, auch ähnlich wie solche ausgerüstet sind.

Von den nach 1841 abgeschlossenen Verträgen sind hervorzuheben diejenigen zwischen Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 9. August 1842 und vom 7. April 1862.

Die Strafvorschriften gegen den Handel mit Negersklaven gehören der einzelstaatlichen Gesetzgebung an.[1])

---

[1]) Schon das britische G. vom 24. Juni 1824, betreffend Ergänzungen und Zusammenfassung der Gesetze zur Unterdrückung des Sklavenhandels, hatte den Transport von Sklaven zur See für Seeraub erklärt und als solchen mit der Todesstrafe bedroht, dazu auch schwere Strafen für Anstiftung, Vermittelung Beihülfe und Begünstigung vorgesehen. Das G. vom 17. Juli 1837 setzte an Stelle der Todesstrafe Deportation auf Lebenszeit oder nicht unter 15 Jahren, bezw. Gefängnis nicht unter 3 Jahren. Auch die deutschen Seeuferstaaten hatten Strafgesetze gegen den Negersklavenhandel erlassen, die Hansestädte bereits im Jahre 1837. Für Preufsen erging zur Ausführung des Vertrages von 1841 die V. wegen Bestrafung des Handels mit Negersklaven vom 8. Juli 1844; die hier vorgesehenen Strafen sind: gegen den Kapitän, den Superkargo und den ersten Steuermann Zuchthaus von 5 bis zu 20 Jahren; entsprechend auch für den Fall der Kenntnis gegen den Reeder, Versicherer und denjenigen, der zur Ausrüstung

II. Generalakte der Brüsseler Antisklaverei-Konferenz.

Die Generalakte der Berliner Konferenz vom 26. Februar 1885 (Kongoakte) spricht den Grundsatz aus: Der Sklavenhandel ist nach den Prinzipien des Völkerrechts verboten; ebenso sind verboten die Operationen, welche zu Lande oder zur See diesem Handel Sklaven zuführen.

Die näheren Vorschriften zur Durchführung dieses Grundsatzes sind enthalten in der Generalakte der Brüsseler Antisklaverei-Konferenz vom 2. Juli 1890, an welcher aufser den europäischen Seestaaten die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die selbständigen afrikanischen Staaten und Persien teilnahmen. Das dritte Kapitel der Akte behandelt ausführlich die Unterdrückung des Sklavenhandels zur See[1]) und zwar hauptsächlich in folgenden Punkten:

1. Festsetzung der Meereszone für den Geltungsbereich der Vorschriften (der westliche Teil des Indischen Ozeans).
2. Einsetzung eines internationalen Bureaus in Zanzibar.
3. Jede der Signatarmächte soll zunächst den Sklaventransport auf Schiffen ihrer Flagge sowie die mifsbräuchliche Führung ihrer Flagge verhindern.
4. Jeder Sklave, der sich auf ein Kriegsschiff einer der Signatarmächte geflüchtet hat, soll frei sein.
5. Festsetzung der Bedingungen, unter denen einheimischen Schiffen das Recht, die Flagge einer der Signatarmächte zu führen, verliehen werden darf. Die hier neu eingeführte Bezeichnung „einheimische Schiffe“ findet Anwendung auf Fahrzeuge, welche eine einheimische Bauart und Takelung zeigen und eine Besatzung haben, von der der Kapitän und die Mehrzahl der Matrosen Eingeborene eines der vom Indischen Ozean, vom Roten Meer und vom Persischen Meerbusen bespülten Länder sind. Das Recht zur Flaggenführung setzt voraus: Der Reeder mufs Untertan oder Schutzgenosse des Flaggenstaates sein; er mufs in dem betreffenden Bezirk Grundeigentum besitzen oder eine Kaution stellen; guter Ruf des Reeders und des Kapitäns ist nachzuweisen; dazu gehört, dafs sie niemals wegen Sklavenhandels verurteilt sind; die Berechtigung kann jederzeit suspendiert oder zurückgenommen werden und bedarf alljährlich der Erneuerung.

---

des Schiffes Geld dargeliehen hat; gegen Schiffsleute Strafarbeit bis zu 5 Jahren; aufserdem Ehrenstrafen, Verlust des Rechts zum Gewerbebetrieb, Konfiskation des Schiffes etc.

Für das Deutsche Reich gilt jetzt das G., betreffend die Bestrafung des Sklavenraubes und des Sklavenhandels, vom 28. Juli 1895 (R.-G.-Bl S. 425 f.), welches den Betrieb des Sklavenhandels und die vorsätzliche Mitwirkung bei der diesem Handel dienenden Beförderung von Sklaven mit Zuchthaus, bei Vorhandensein mildernder Umstände mit Gefängnis nicht unter 3 Monaten bedroht und neben der Freiheitsstrafe mit Geldstrafe bis 10000 Mark; fakultativ verordnet es auch die Zulässigkeit von Polizeiaufsicht und die Einziehung aller zur Begehung des Verbrechens gebrauchten oder bestimmten Gegenstände. Ferner werden Zuwiderhandlungen gegen die vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesrats erlassenen Verordnungen zur Verhütung des Sklavenraubes und des Sklavenhandels mit Geldstrafe bis 1000 Mark oder Gefängnis bedroht.

[1]) Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen in der Anl. 1 zu No. 5 des M. V. Bl. 1895.

6. Bestimmungen über die Bezeichnung der Schiffe, die Musterrollen, die Beförderung schwarzer Passagiere.

7. Die Anhaltung und Untersuchung der des Sklavenhandels oder der mifsbräuchlichen Flaggenführung verdächtigen Schiffe steht nach Mafsgabe der eingehenden Vorschriften jedem Kriegsschiff der Signatarmächte zu, innerhalb der Territorialgewässer aber nur den Kriegsschiffen des Territorialstaates. Im Falle der Bestätigung des Verdachts läfst der Befehlshaber des Kreuzers das sistierte Schiff nach dem nächsten Hafen bringen, in dem sich eine zuständige Behörde derjenigen Macht befindet, deren Flagge es führt, oder er ersucht einen Kreuzer dieser Macht um die Übernahme.

8. Bestimmungen über das Untersuchungs- und Spruchverfahren.

Die Bestrafung des Sklavenhandels ist durch die Gesetzgebung der beteiligten Staaten geregelt.[1])

§ 23.

Verhütung der Verbreitung ansteckender Krankheiten.[2])

I. Quarantäne im allgemeinen.

Man versteht unter Quarantäne oder Kontumaz ein Landungsverbot zum Zweck der Verhütung der Verbreitung ansteckender Krankheiten, verbunden mit sanitätspolizeilicher Überwachung und anderweiten sanitätspolizeilichen Mafsregeln hinsichtlich der in einen Hafen einlaufenden Schiffe, sowie deren Ladungen und des eingeschifften Personals.

So viel bekannt, stammt die Einrichtung aus dem 14. Jahrhundert, als die Republik Venedig nach dem schwarzen Tod alle aus der Levante kommenden Schiffe einer vierzigtägigen Isolierung unterwarf, um dem ferneren Eingange der Pestepidemie vorzubeugen. In der Folge hat sich allmählich ein geregeltes Schutzsystem gegen die Einschleppung von Epidemieen auf dem Seewege entwickelt, aufser gegen die Pest namentlich gegen Cholera und gelbes Fieber.

Sehr ausgebildete Quarantäneanstalten befanden sich bereits im 15. Jahrhundert an allen gröfseren Hafenplätzen des Mittelmeeres. Ihre Wirksamkeit betraf folgende Punkte:

1. Verhinderung der Kommunikation mit dem Lande und mit anderen Schiffen;
2. Desinfizierung an Bord;
3. Detention der Besatzung nach 8 Tagen in einem Lazarett bis zu 60 Tagen; diese Frist wurde verlängert, sobald ein Erkrankungsfall im Lazarett vorkam;
4. Desinfizierung der Ladung am Lande in isolierten Orten;

[1]) Für das Deutsche Reich durch das zu I bezeichnete G. vom 28 Juli 1895.

[2]) Literatur: Sh Baker, The Laws relating to quarantine of Her Majesty's dominions at home and abroad and of the principal foreign States, London 1879. Proust, L'orientation nouvelle de la politique sanitaire, Paris 1896; Derselbe, La défense de l'Europe contre la peste et la conférence de Venise de 1897, Paris 1897. G. Kobler, Die Quarantänefrage in der internationalen Sanitätsgesetzgebung, Wien 1898.

5. harte Strafen für Zuwiderhandlungen gegen die Quarantäneordnung.

Man unterschied fünf Fälle, je nachdem das Schiff kam:

a) von einem guten Abgangsort — keine Quarantäne;

b) von einem guten Abgangsort, an welchem jedoch Verkehr mit Pestländern stattfand — 20tägige Quarantäne;

c) von einem verdächtigen Ort — 25 Tage;

d) von einem infizierten Ort — 30 Tage;

e) mit Pest an Bord — 60 Tage.

In der Folge wurden die Beobachtungsfristen wesentlich abgekürzt und auch nach anderen Richtungen hin Vereinfachungen eingeführt.

Schiffe, die Quarantäne zu halten haben, pflegen nach altem Gebrauch eine gelbe Flagge (mitunter auch eine grüne oder die Nationalflagge) im Vortopp oder im Grofstopp zu setzen. Nach dem Internationalen Signalbuch ist die Flagge Q das übliche Signal für: „Ich bin zur Quarantäne verpflichtet."

Als Anhalt für die Anwendung der Quarantänemafsregeln in dem Einzelfalle dient der Gesundheitspafs, d. i. eine Bescheinigung der Obrigkeit des Abgangshafens über den dortigen Gesundheitszustand rücksichtlich ansteckender Krankheiten. Er ist überall da notwendig, wo solche Krankheiten am Abgangsorte zu herrschen pflegen. Manche Staaten erfordern aber die Vorlage eines Gesundheitspasses von allen ankommenden Schiffen. Das Attest ist am Abgangsplatze von dem Konsul desjenigen Staates zu beglaubigen, zu welchem der Bestimmungsort gehört, oder von einem anderen dazu ermächtigten Konsul.

Die Quarantänevorschriften sind für Kriegsschiffe ebenso verbindlich wie für alle anderen Fahrzeuge, soweit ihnen nicht besondere Erleichterungen zugestanden sind. Nur die wegen der Verletzungen der Vorschriften getroffenen strafrechtlichen Bestimmungen können auf das Personal fremder Kriegsschiffe wegen deren Exterritorialität nicht Anwendung finden. Die vielfach eingeräumten Vergünstigungen betreffen namentlich folgende Punkte:

1. die Gewährung einer kürzeren Quarantänefrist;

2. die Ersetzung des Gesundheitspasses durch eine Erklärung des Kommandanten über den Gesundheitszustand an Bord;

3. die Zulassung zum Aufenthalt aufserhalb der eigentlichen Quarantänestation, in angemessener Entfernung vom Lande, wobei dem Kommandanten die Verantwortlichkeit dafür obliegt, dafs keine Kommunikation der Besatzung mit dem Lande stattfindet;

4. die Freiheit von Quarantäneabgaben.

Es beruhen diese und andere Erleichterungen darauf, dafs ein Kriegsschiff infolge des offiziellen Charakters der Erklärungen seines Kommandanten, ferner mit Rücksicht darauf, dafs sich ein Arzt in amtlicher Eigenschaft an Bord befindet, und dafs es nicht dem Warentransport dient, gröfsere Garantieen gegen die Verbreitung ansteckender Krankheiten bietet als andere Fahrzeuge.[1])

[1]) Für die kaiserlich deutsche Marine gelten folgende Vorschriften: Vor dem Abgang eines Kriegsschiffes nach einem ausländischen Hafen, sowie jedesmal vor dem Verlassen eines solchen Hafens hat auf Anordnung des Kommandanten

Kriegsschiffe, welche sich den Anordnungen der Hafenbehörde bezüglich der Quarantäne nicht unterwerfen zu sollen glauben, müssen sich die Zurückweisung von dem betreffenden Platze gefallen lassen, ohne dafs sie aus derselben einen Grund zur Beschwerde herleiten können.

II. Konventionelle Festsetzungen gegen die Einschleppung ansteckender Krankheiten auf dem Seewege.

Die einheitliche Organisation eines internationalen Schutzsystems gegen die Verbreitung ansteckender Krankheiten ist neueren Ursprungs. Eine eingreifende Regelung durch Einvernehmen der europäischen Staaten ist erfolgt nach einer Reihe von Konferenzen, deren erste auf Anregung der französischen Regierung in den Jahren 1851/52 zu Paris stattfand. Gegenstand der Beratungen dieser Sanitätskonferenzen waren die Bekämpfung der Cholera und der Pest; zugleich ging das Bestreben auf eine Einschränkung der vielfach übertriebenen Vorsichtsmafsregeln und der zum Teil ebenso unnützen wie lästigen Eingriffe in die persönliche Freiheit und in die Verkehrsverhältnisse.

Die einschlägigen Vereinbarungen sind folgende:

a) Die Dresdener Internationale Übereinkunft, betreffend Mafsregeln gegen die Cholera, vom 15. April 1893,[2]) abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Montenegro, den Niederlanden und der Schweiz.

Die Anlage I dieser Übereinkunft behandelt im Titel VIII den Seeverkehr und die Mafsnahmen in den Häfen.

In der Folge sind dieser Übereinkunft beigetreten: Grofsbritannien unterm 13./15. Juli 1893 mit einem Vorbehalt bezüglich der Beobachtung nicht krank befundener Personen an Bord eines verseuchten Schiffes.

b) Die Pariser Internationale Sanitätskonvention vom 3. April 1894 nebst Zusatzerklärung vom 30. Oktober 1897,[3]) abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Grofsbritannien, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Persien, Portugal, Rufsland, in der Absicht,

der Schiffsarzt von der Hafenbehörde einen Gesundheitspafs zu requirieren, der von dem Konsul desjenigen Landes, welches das Schiff demnächst anlaufen wird, mit Visum versehen sein mufs. Gültig sind nur solche Gesundheitspässe, welche innerhalb der letzten 48 Stunden vor der Abreise ausgestellt worden sind. Wenn in einem Hafen vorschriftsmäfsige Gesundheitspässe nicht erlangt werden können, entweder, weil eine Hafenbehörde, oder weil für dasjenige Land, welches von dem Schiff demnächst angelaufen werden soll, ein Konsulat daselbst nicht besteht, oder wenn bekannt ist, dafs für den demnächst anzulaufenden Hafen der Besitz eines Gesundheitspasses nicht vorgeschrieben ist, so darf von der Beschaffung eines solchen Abstand genommen werden. Jedenfalls haben die Kommandanten die Pflicht, bei ihrer Ankunft in fremden Häfen die von den Beamten der Gesundheitsboote in Betreff der Gesundheitsverhältnisse an sie gerichteten Fragen zu beantworten. K. J. § 9, ferner Anlage XIV § 94 das., ergänzt durch die Erlasse vom 24. Februar 1879 (M. V. Bl. S. 43) und vom 15. August 1879 (M. V. Bl. S. 163).

[2]) R.-G.-Bl. 1894 S. 343 f.

[3]) R.-G.-Bl. 1898 S. 973.

die bezüglich der Mekka-Pilgerfahrten zu ergreifenden Vorbeugungsmafsnahmen und die in dem Persischen Golfe einzurichtende gesundheitspolizeiliche Überwachung gemeinsam zu regeln.

Die Anlagen der Übereinkunft und die Zusatzerklärung betreffen: die Gesundheitspolizei in den Abgangshäfen der aus dem Indischen Ozean und aus Ozeanien kommenden Pilgerschiffe, die gesundheitspolizeiliche Überwachung der Pilgerfahrten im Roten Meere, die gesundheitspolizeiliche Behandlung von Herkünften zur See im Persischen Golfe, die Überwachung und Ausführung der beschlossenen Mafsnahmen.[1])

c) Die Venediger Internationale Sanitätskonvention, betreffend Mafsregeln gegen die Einschleppung und Verbreitung der Pest, vom 19. März 1897 nebst der Deklaration vom 24. Januar 1900,[2]) abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich-Ungarn, Belgien, Spanien, Frankreich, Grofsbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Montenegro, der Türkei, den Niederlanden, Persien, Portugal, Rumänien, Rufsland, Serbien und der Schweiz.

VII. Abschnitt.

Strandrecht und Beistandsleistung in Seenot.

§ 24.

Rückblick.[3])

In älteren Zeiten und noch allgemein im Mittelalter verstand man unter Strandrecht das Recht des Staates und der Uferbewohner auf Aneignung schiffbrüchiger Güter, ein Recht, welches, obwohl schon die römische Gesetzgebung dagegen Stellung genommen hatte, fast allgemein geübt wurde.[4]) Die Befugnis, alle Gegenstände, die an den Strand getrieben waren, also Trümmer gescheiterter Schiffe, Wracks, Güter, sich ohne weiteres anzueignen, gerade wie Produkte des Meeres, wurde sogar auf Menschen ausgedehnt, und zwar sowohl auf Leichen, deren Kleider etc. als ein Gegenstand der freien Aneignung galten, wie auf Lebende, welche demgemäfs als Sklaven behandelt wurden, wenn man nicht die Tötung vorzog; dagegen gab es kein Mittel als die Auslösung. Vorzüglich wurde dieses „Recht“ geübt gegen Fremde, die ja überhaupt als rechtlos betrachtet wurden, eine Anschauung, welche erst mit der neueren Entwickelung des Völkerrechts verdrängt worden ist. Hand in Hand damit ging die vorsätzliche Herbeiführung

[1]) Die Übereinkunft findet Anwendung auf die englischen Kolonieen und Besitzungen mit Ausnahme von Kanada, Neufundland, Kap der guten Hoffnung, Natal, Neu-Süd-Wales, Viktoria, Queensland, Tasmanien, Süd-Australien, West-Australien und Neu-Seeland (R.-G.-Bl. 1899 S. 266). Beigetreten ist ferner Schweden-Norwegen unterm 6. April 1898 (R.-G.-Bl. 1898 S. 1016).

[2]) R.-G.-Bl. 1897 S. 43 f., 1900 S. 821 f.

[3]) Literatur bei L. PERELS, Strandungsdelikte im Deutschen Recht, Breslau 1898.

[4]) PIERANTONI, I. §§ 489, 913, 1265, 1266.

von Schiffbrüchen seitens der Strandbewohner. In der mildesten Gestalt zeigte sich das Strandrecht, wenn der Grundherr seinen Anspruch auf die Erhebung einer Abgabe von dem gestrandeten Schiff beschränkte, gewissermafsen als ein Äquivalent für die Kosten der Erhaltung des Strandes und den durch die Strandung dem Ufer erwachsenen Schaden. Im übrigen waren sowohl die Kirche wie weltliche Machthaber, welche in zahlreichen Erlassen die Beraubung Schiffbrüchiger verboten und mit schweren Strafen bedrohten,[1]) gegen das Raubsystem, welches geübt wurde, „als wenn es zum Völkerrecht gehörte",[2]) machtlos. Freilich verstand man es vielfach, den Raub in eine legale Form zu kleiden. Man knüpfte das Recht der Aneignung an gewisse Voraussetzungen, im wesentlichen ging aber die alte Methode fort, und noch die peinliche Gerichtsordnung Kaiser Karls V. von 1532 konstatiert unter zahlreichen „myssprenchen vnd pösen vnvernunfftigen gewonheiten" im Artikel 218, wie „an villen enden der mysspranch, So ein Schiffman mit seinem schif verferet, schiffbruchig wurde, das er alsdan der obrikeit desselben orts mit schiff, leib vnd guderen Verfallen sein soll", herrscht, und verordnet, „das ein jede Obrigkeit abschaffen vnd daran sein soll, das sie hinfurther nit geubt, gepraucht oder gehalten werden," mit dem Zusatz, „Als wir dan auss kaiserlicher macht dieselben hiemit Uffheben, Vernichtigen vnnd abthuen, vnnd hynfurther nit eingefurt werdenn sollenn."[3])

Einzelne Staaten erwarben für ihre Angehörigen Freibriefe gegen das Strandrecht, unter anderen deutsche Hansestädte von Dänemark. Allgemeiner gewann erst im 18. Jahrhundert eine den Grundsätzen der Humanität und der Anerkennung einer internationalen Rechtsgemeinschaft mehr entsprechende Praxis, freilich nur sehr allmählich, Eingang.

---

[1]) Das Lateranische Konzil von 1179 (cap. 3 X. de raptoribus 5, 17) verordnete Exkommunikation. — Schwere weltliche Strafen sind angedroht in den Rolles d'Oléron, Art. 25 und 26, namentlich gegen Lotsen, welche vorsätzlich in gewinnsüchtiger Absicht oder zu Gunsten des Strandherrn Schiffe, die ihre Hülfe in Anspruch genommen haben, auf Strand setzen. „Wenn besagter Herr" (der Strandherr), heifst es, „so bübisch und grausam wäre, solche Leute zu dulden, zu beschützen und an ihren Bosheiten teilzunehmen, so soll er in Verhaft genommen, und alle seine Güter sollen konfisziert und verkauft werden, um denen Ersatz zu tun, welchen er gebührt. Er selbst aber soll an einen Pfahl in der Mitte seines Hauses gebunden, und sodann das Haus von allen vier Seiten angezündet, und alles verbrannt, die Mauern der Erde gleich, und ein öffentlicher Platz zum Schweinemarkt auf ewige Zeiten daraus gemacht werden"; ferner Art. 31: „Wenn ein Schiff an einer Küste strandet, und die Mannschaft sucht sich zu retten, treibt halb ertrunken an Land und hofft, man werde ihr zu Hülfe kommen, es begibt sich aber, wie sich denn dergleichen Menschen an manchen Orten finden, dafs die Leute so unmenschlich, ja grausamer und boshafter als ein toller Hund sind, und die armen Unglücklichen umbringen, um ihres Geldes, ihrer Kleider und anderer Habseligkeiten sich zu bemächtigen, so soll der Herr des Ortes dergleichen Leute in Verhaft nehmen, sie an ihrem Leibe und Gütern strafen, sie in die See stürzen und da bleiben lassen, bis sie halb tot sind, alsdann sie wieder herausziehen und zu Tode steinigen, als Wölfe oder wütende Hunde."

[2]) J. A. Engelbrecht, Corpus juris nautici, Lübeck 1790, S. 66.

[3]) Text nach der kritischen Ausgabe von J. Kohler und W. Scheel, Halle a. S. 1900.

§ 25.

Heutiger Rechtszustand.

I. Im allgemeinen.

Gegenwärtig sehen alle civilisierten Nationen das Strandrecht in dem Sinne, wie es vordem geübt wurde, als ein „Schandrecht" an, und es wird nur als berechtigt allgemein anerkannt ein Anspruch als Äquivalent für Hülfsleistung und Bergung von Schiffen und Gütern in Fällen der Strandung oder Seenot. Der Anteil des Fiskus an geborgenen Gütern oder an deren Erlös hat sich am längsten als zu Recht bestehend erhalten. Heut ist auch dieser Anspruch eingeschränkt; ein Recht des Fiskus besteht jedoch noch auf herrenloses Strandgut. Schiffbrüchige Personen und Güter stehen unter dem Schutze des Staates. Leider ist aber die Staatsgewalt nicht unter allen Verhältnissen mächtig genug, diesen Schutz so wirksam auszuüben, wie es wünschenswert wäre, und auch jetzt sind in manchen Küstendistrikten Europas die Reminiscenzen des mittelalterlichen Strandrechts noch nicht ausgerottet. Die neueren Gesetzgebungen haben sich von ihnen nur schwer und nicht immer durchgreifend zu trennen vermocht.[1])

Gegen die willkürliche Behandlung Fremder ist durch zahlreiche Handels- und Schiffahrts-, sowie durch Konsularverträge, in welchen den Schiffbrüchigen der Vertragsteile wechselseitig Beistand, Schutz und in der Regel auch Gleichstellung mit den Staatsangehörigen bezüglich des Bergelohns zugesagt wird, Fürsorge getroffen.

Die zur Beseitigung des mehr oder weniger legalen Raubsystems aufgestellten Straftatbestände, betreffend das vorsätzliche Herbeiführen von Strandungen seitens der Küstenbewohner, namentlich durch Auslöschen von Feuerzeichen und Aufstellung falscher Zeichen in böswilliger Absicht, sind zum Teil auch in die neueren Gesetzgebungen übergegangen.[2])

II. Beistandsleistung durch Kriegsschiffe im besonderen.

A. Verpflichtung.

Wenn als eine wesentliche Aufgabe der Kriegsschiffe in Friedenszeiten der Schutz der nationalen Handelsschiffahrt anzusehen ist, so

---

[1]) Für das Deutsche Reich ist die Materie einheitlich geregelt durch den 8. Abschnitt 4. Buchs des Handelsgesetzbuchs „Bergung und Hülfsleistung in Seenoth", und durch die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874. Das Handelsgesetzbuch enthält das materielle Recht vom Berge- und Hülfslohn, während die Strandungsordnung regelt: Die Organisation der Strandbehörden, das Verfahren bei Bergung und Hülfsleistung, die Behandlung von Seeauswurf und strandtriftigen sowie von versunkenen und seetriftigen Gegenständen, das Aufgebotsverfahren in Bergungssachen, das Recht auf herrenlose geborgene Gegenstände und die Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten.

[2]) Das deutsche Strafgesetzbuch setzt in § 322 fest: „Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes Feuerzeichen oder ein anderes zu diesem Zwecke aufgestelltes Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder ein solches Feuerzeichen auslöscht oder seiner Dienstpflicht zuwider nicht auf-

besteht daneben die Verpflichtung zur Beistandsleistung in Fällen der Seenot den Schiffen aller Nationen gegenüber. Diese internationale Pflicht liegt, auch wo sie nicht durch Dienstreglements ausdrücklich festgesetzt ist, herkömmlich den Kriegsschiffen aller Staaten ob, soweit es sich handelt: um Rettung von Menschenleben, um Bewahrung eines Schiffes vor drohender und Errettung aus eingetretener Seegefahr, um Unterstützung bei Mangel an unentbehrlichen Gegenständen, wie Proviant,[1]) Heizmaterial u. dgl. m., um Schutz gegen Seeräuber; dagegen kann eine Verpflichtung zur Bergung von Gütern nicht anerkannt werden.

B. Belohnung.

Im Anschlufs an die Verpflichtung der Kriegsschiffe zur Beistandsleistung in Fällen der Seenot entsteht die Frage: ob dem Staat, welchem das betreffende Kriegsschiff angehört, oder der Besatzung dieses Schiffes aus einer solchen Leistung ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn oder auf anderweitige Entschädigung erwächst? Selbstredend kann von einem derartigen Anspruch überhaupt nur die Rede sein, wenn diejenigen Voraussetzungen zutreffen, welche in jedem Falle, wo ein solcher Lohn in Frage

stellt oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. — Ist durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.“ Daneben kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden (§ 325), und im Kriegszustand etc. greift § 4 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch Platz. Ist die Handlung aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn dadurch ein Schaden verursacht ist, Gefängnis bis zu einem Jahre, und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden, Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren verwirkt (§ 326).

[1]) § 33 des Schiffsverpflegungsreglements für die kaiserlich deutsche Marine vom 27. März 1888 bestimmt: „Wenn andere Schiffe sich in Noth befinden, darf — und zwar in erster Reihe an deutsche Handelsschiffe, in zweiter Reihe auch an fremde Kriegs- oder Handelsschiffe — aus den Proviantvorräthen mit Genehmigung des Kommandanten so viel abgelassen werden, dafs der Noth dadurch abgeholfen wird. Ueber die abgelassene Proviantmenge ist von dem Führer bezw. Kommandanten des unterstützten Schiffes Quittung zu leisten. — Bei Verabfolgungen an deutsche oder andere Handelsschiffe ist von denselben der Werth des Proviants mit dem Einkaufspreise der letzten Beschaffung bezw. dem Herstellungspreise mit einem Aufschlage von 20 % zu bezahlen. Sollte Baarzahlung nicht zu erlangen sein, so hat, wenn es die Umstände irgend gestatten, der Schiffsführer über die ermittelten Beträge Wechsel in dreifacher Ausfertigung, auf die Rheder des Schiffes — zahlbar in üblicher Frist oder nach Sicht an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts — auszustellen. Diese Wechsel und die Quittung sind demnächst dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zur weiteren Veranlassung einzureichen. — Bei Abgaben an Kriegsschiffe fremder Nationen ist dasselbe Verfahren zu beobachten. Für den Fall jedoch, dafs die sofortige Bezahlung des Werthes und der 20 % Aufschlag nicht zu erlangen ist, ist von einer Ausstellung von Wechseln abzusehen und nur die Quittung des Kommandanten an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts einzureichen, welcher die Einziehung auf diplomatischem Wege veranlafst.“ Unter Umständen wird aus Gesichtspunkten der internationalen Courtoisie auf eine Bezahlung verzichtet.

kommt, erfordert werden. Ohne Belang dagegen ist es, ob die Assistenz mit Gefahr für das eigene Schiff oder dessen Besatzung verbunden war oder nicht, da dieser Umstand nach dem Bergerecht aller Nationen nur eine Bedeutung für die Bemessung der Höhe der Belohnung haben kann.

Die britische und die nordamerikanische Gesetzgebung räumen grundsätzlich den Kommandanten und den Besatzungen der Kriegsschiffe den Anspruch auf Bergelohn[1]) ebensoweit ein, als ein solcher anderen Bergern zustehen würde.

Für die grofsbritannische Marine ist das Verhältnis in den Artikeln 2090 bis 2095 der Q. R. und den Artikeln 557 bis 564 der Merchant Shipping Act, 1894, geregelt. Danach erhebt der Staat keinen Anspruch für Risikos, Verluste und Schäden, welche Kriegsschiffe oder deren Zubehör bei solchen Gelegenheiten betroffen haben. Im Falle freiwilliger Vereinbarung über den Bergelohn soll derselbe nicht höher als auf die Hälfte des Wertes der geretteten Güter und daneben ein Betrag für Unkosten festgesetzt werden. Ist ein solches Übereinkommen nicht erzielt worden, so wird der Anspruch, unter genauer Darstellung des Sachverhaltes, bei der nächsten zuständigen Behörde angemeldet; für die Erhebung der Klage ist die Genehmigung der Admiralität erforderlich, die nur erteilt werden soll, wenn die geleisteten Dienste erheblich oder mit Gefahr verbunden waren. Hinsichtlich der Verteilung des Bergelohnes kommen die Vorschriften des Prisenreglements in Anwendung, wenn nicht für den Fall, dafs nur ein Teil der Besatzung tätig war, die Admiralität besondere Bestimmung trifft. Soweit die geretteten Güter der Krone gehören, erwächst der Besatzung des Kriegsschiffes ein Anspruch auf Bergelohn nicht.

Für die nordamerikanischen Kriegsschiffe gelten ähnliche Regeln wie für die grofsbritannischen. Hervorzuheben ist indes die Mafsgabe, dafs der Präsident autorisiert ist, während der schlechten Jahreszeit eine entsprechende Zahl Küstenkreuzer behufs Assistenz für in Seenot befindliche Schiffe in Dienst stellen zu lassen, und dafs diesen während solchen Dienstes ein Anspruch auf Bergelohn nicht zusteht.

Soweit die Gesetzgebungen den Gegenstand nicht besonders behandeln, ist für die Beurteilung derartiger Fälle davon auszugehen, dafs Kriegsschiffe insofern einen eigenartigen Charakter tragen, als der Schutz der Seeschiffahrt in Fällen der Not mit zu ihren wesentlichen Aufgaben gehört. In Ermangelung von Sondervorschriften wird demgemäfs auch seitens der Kriegsschiffe der kaiserlich deutschen Marine für Dienste, welche sie deutschen oder fremden Schiffen leisten, eine Belohnung niemals in Anspruch genommen, und es entspricht dieser Standpunkt lediglich der Stellung, welche Kriegsschiffe im Staatsorganismus sowohl wie im internationalen Verkehr einnehmen. Wenn aber auch der Staat aus solchen Leistungen eine entsprechende Gegenleistung nicht be-

[1]) Der Ausdruck „Bergelohn" wird hier im Text als gleichbedeutend mit „salvage" gebraucht; „salvage" umfafst nach englisch-amerikanischem Recht die Vergütung für Bergung sowohl wie für Hülfsleistung.

ansprucht, so hindert ihn das nicht, die Erstattung seiner Aufwendungen zu fordern.[1])

VIII. Abschnitt.

Seeceremoniell.[2])

§ 26.

Charakteristik.

So lange das Prinzip von der Freiheit des Meeres noch nicht die allgemeine Anerkennung gefunden hatte, besonders aber im 17. Jahrhundert, als die willkürlichsten und zum Teil absurdesten Ansprüche auf Souveränetät über gewisse Meeresteile erhoben wurden, war die Lehre vom Seeceremoniell in hohem Grade bedeutsam. Es handelte sich damals keineswegs blofs um herkömmliche Höflichkeitsbezeugungen, zu deren Forderung alle seefahrenden Nationen gleich berechtigt und zu deren Leistung sie gleich verpflichtet gewesen wären, sondern um die äufsere Bezeugung der Unterwerfung, welche einzelne Staaten, gestützt auf die in Anspruch genommene Oberherrschaft über ganze Meere oder Meeresteile, noch mehr aber freilich auf überlegene Seestreitkräfte, von anderen Staaten forderten, und deren Darbringung sie jederzeit bereit waren, mit Gewalt zu erzwingen. In erster Linie war es der Salut der Kriegsschiffe untereinander, der häufig Meinungsverschiedenheiten und gewaltsame Konflikte veranlafst und sogar den Vorwand zu Kriegen gegeben hat. Bezeichnend leitet daher auch BYNKERSHOEK[3]) die Lehre vom Seeceremoniell mit den Worten ein: „*Ut belli occasio evitetur, tractandum quoque, quando et quorum navibus praestanda sit reverentia.*"

Vorzüglich traten durch ihre Ansprüche, welche sie teils gegeneinander, teils anderen Nationen gegenüber erhoben, England und Frankreich hervor. Unter der Regierung Jakobs I. verlangte England in den britischen Meeren, über welche es das ausschliefsliche Hoheitsrecht in Anspruch nahm, von allen fremden Schiffen den Salut für seine Kriegsschiffe durch Streichen der Segel und Flagge — ohne Bewilligung des Gegengrufses. Gröfsere Seemächte, wie Frankreich und Spanien,

---

[1]) S. auch die zutreffende Kritik von PAPPENHEIM in der Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. 47, S. 156 f., mit Bezug auf BURCHARD, Bergung und Hülfeleistung in Seenoth, S. 74 f. — Berge- und Hülfslohn, welcher durch Fahrzeuge der deutschen Kriegsmarine, die nicht Kriegsschiffe sind (Fahrzeuge des Lotsen- und Seezeichenwesens, Werft-, Depot- und Hafenfahrzeuge), erworben ist, wird, nach Deckung der durch die Beistandsleistung der Reichskasse erwachsenen Unkosten, zu Belohnungen an das Personal dieser Fahrzeuge verwendet; vgl. Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine 1893/94, Erläuterung zu Kap. 10 Tit. 10 in Verbindung mit Kap. 63 Tit. 4.

[2]) Geschichtliches: CLEIRAC, im Anhang; F. C. v. MOSER, Abhandlung von dem Segel-Streichen und Schiffs-Grufs (Kleine Schriften Bd. 9 S. 287 f., Bd. 10 S. 218 f., Bd. 12 S. 1 f., Frankfurt a. M. 1761 f.); J. F. VAN REEDE VAN OUDTSHOORN, De salutatione maritima, diss., Traj. ad Rhen. 1830.

[3]) Quaest. juris publ. L. 2. c. XXI.

unterwarfen sich dem nicht. Ludwig XIV. verordnete, dafs die französischen Kriegsschiffe sich den englischen gegenüber bezüglich des Salutes so verhalten sollten, dafs letztere keinen Vorzug hätten, und Philipp II. verbot auf das Entschiedenste das Niederholen der königlichen Flagge. Als Karl II. von England demungeachtet die Order Jakobs I. als mafsgebend allen Nationen gegenüber von neuem einschärfte, entspannen sich weitläufige Verhandlungen darüber zwischen England und Frankreich, und infolge der sehr energischen Sprache Ludwigs XIV. erging der Befehl an die englischen Admirale, die französischen Kriegsschiffe sorgfältig zu vermeiden, im Fall einer unvermeidlichen Begegnung mit ihnen aber gleichzeitig oder gar nicht zu salutieren. Neue Konflikte konnten indessen nicht ausbleiben, als 1687 die englische Instruktion für die Kommandanten der Kriegsschiffe im Artikel 31 ihnen folgende Direktiven gab: „Wenn ihr in den Königlichen Meeren (zum besseren Verständnis sei es bemerkt, dafs diese Meere sich bis zum Cap Finisterre erstrecken) einem fremden Staatsschiffe begegnet, so habt ihr beim Passieren von demselben zu erwarten, dafs es das Marssegel streicht und die Flagge niederholt, um dadurch zu zeigen, dafs es die Souveränetät des Königs in diesen Meeren anerkennt, und wenn eines sich weigert oder widersetzt, so habt ihr die äufsersten Anstrengungen zu machen, es dazu zu zwingen, und nicht zu dulden, dafs man Seine Majestät in irgend einer Weise beschimpft.“ In Erwiderung dieser Anmafsung verordnete Ludwig XIV. in der von ihm unterm 15. April 1689 erlassenen Instruktion allgemein, dafs französische Kriegsschiffe im Falle der Begegnung mit fremden Kriegsschiffen, gleichviel in welchen Meeren und an welchen Küsten, den ersten Grufs fordern und nötigenfalls mit Gewalt erzwingen sollten.

Zwischen England und Holland, welches es abgelehnt hatte, seine Kommandanten zum Streichen der Flagge vor englischen Schiffen anzuweisen, war es darüber im Jahre 1652 mitten im Frieden zu einem Seegefecht und in der Folge zum Kriege gekommen. In den Friedensschlüssen von 1654 und 1674 wurde festgestellt, dafs die holländischen Kriegs- und anderen Schiffe in Zukunft bei der Begegnung mit englischen Kriegsschiffen in den britischen Meeren die Flagge und die Obersegel zu streichen hätten; als Grenzen der britischen Meere wurden bezeichnet das Kap Finisterre und Kap Staten in Norwegen.

Im 18. Jahrhundert kam der Gebrauch des Streichens der Flagge allmählich ab; man sah es als eine wirkliche Erniedrigung an. Demungeachtet aber zwang noch im Jahre 1744, wenige Tage vor der Kriegserklärung Frankreichs an England, der Befehlshaber der französischen Seestreitkräfte auf einer Kreuzfahrt im Kanal alle ihm begegnenden englischen Kriegsschiffe, die Flagge niederzuholen. Auch in dem Vertrage zwischen England und Holland von 1784 fand die oben gedachte Bestimmung aus dem Friedensschlusse des Jahres 1674 wieder Aufnahme. Zwischen verschiedenen Staaten wurden zur Vermeidung von Streitigkeiten, die sich auch häufig wegen der Priorität des Salutes in Rücksicht auf den Rang der kommandierenden Offiziere entsponnen hatten, Übereinkommen über den auf hoher See und auf

den Reeden zu leistenden Salut getroffen; zum Teil wurde auch der Salut konventionell ganz abgeschafft.

Die Grundlage der Regeln des heutigen Seeceremoniells ist die vollkommene Gleichheit der souveränen Staaten. Die Bedeutung der Ehrenbezeugungen ist eine rein ceremonielle.[1])

§ 27.

Arten der Ehrenbezeugungen.

Von den in früheren Zeiten üblich gewesenen Ehrenbezeugungen sind viele aufser Gebrauch gekommen, namentlich solche, welche denjenigen, der sie erweist, erniedrigen, wie das Streichen der Flagge[2]), und solche, welche keine Gegenseitigkeit zulassen, wie das in Lee Vorbeipassieren.[3])

Die heute üblichen internationalen Ehrenbezeugungen zerfallen in zwei Kategorieen:[4])

I. Der Schiffsgrufs (Salut).

1. Setzen der fremden Nationalflagge.
2. Auf- und Niederholen (Dippen) der Flagge.
3. Streichen der Segel, namentlich der Obersegel und der Bramstängen.[5])
4. Der Kanonengrufs bis zu 21 Schufs,[6]) je nach der Veranlassung des Saluts, verbunden mit Flaggenschmuck (Setzen der Flagge der fremden Nation im Vor- oder Grofstopp), Paradieren durch Bemannen der Raaen und der Relings oder durch Antreten der Besatzung an Deck, Hurraruf, Honneurs der Sicherheitswache.
5. Ehrenbezeugungen beim Begegnen von Booten.

II. Andere Ehrenbezeugungen.

1. Wechselseitige Besuche.
2. Ceremonieller Empfang an Bord von Kriegsschiffen nach Mafsgabe des Ranges des besuchenden Fremden.
3. Beteiligung an nationalen Festlichkeiten in fremden Häfen.

---

[1]) Twiss (I. § 193) erklärt mit Bezug auf jene Ansprüche, die sich auf eine Vorherrschaft auf dem offenen Meere gründeten: „*All these pretensions are now matter of history, and as far as salutes between the vessels of different nations on the high seas are concerned, wether those salutes consists in striking the flag, or in lowering the sails or in firing a certain number of guns, the Ceremonial is essentially a matter of courtesy*“; und (§ 195): „*the Ceremonial of the salute is no larger connected with the idea of the supremacy of one nation over another.*“

[2]) v. Neumann (§ 21 a) führt irrtümlicherweise das Flaggenstreichen als Schiffsgrufs an. — Das Streichen der Flagge bezeichnet im Seegefecht die Absicht, das Schiff dem Feinde zu übergeben; auf dem genommenen Schiff wird alsdann die Flagge des unterlegenen Teils unter derjenigen des Siegers gehifst.

[3]) Cleirac, S. 75 des Anhangs: „*Prendre le dessous du vent, est la plus grande soumission qui se puisse faire sur mer.*“

[4]) Die Dienstreglements enthalten hierüber detaillierte Vorschriften: so die Fl.- und S.-O. für die Kaiserliche Marine vom 17. Mai 1895.

[5]) Im internationalen Verkehr nicht mehr üblich.

[6]) Diese Zahl ist das Maximum für den internationalen Salut. S. jedoch in Betreff des Trauersaluts Kabinetts-Order vom 22. Oktober 1902 (M. V. Bl. S. 331).

§ 28.

Grundsätze in Betreff der Erweisung der Ehrenbezeugungen.

Im internationalen Verkehr setzen sich die Salute in der Regel zusammen aus Grufs und Gegengrufs. Die Erwiderung des Kanonengrufses soll Schufs für Schufs erfolgen, gleichviel ob derselbe zwischen Kriegsschiffen untereinander oder zwischen Kriegsschiffen und Küstenbatterieen gewechselt wird.

Kein Gegengrufs erfolgt:

1. regelmäfsig, soweit es sich um einen Salut für fremde Souveräne, deren Familienmitglieder, Präsidenten von Republiken, Diplomaten, höhere Offiziere etc. handelt; jedoch wird er unter Umständen auch in solchen Fällen geleistet;
2. auf die bei Gelegenheit nationaler Festlichkeiten gefeuerten Salute;
3. von Kriegsschiffen an Kaper.

In Betreff der Priorität gelten folgende Regeln und Gebräuche:

1. Ein einzelnes Schiff begrüfst ein fremdes Geschwader zuerst; dasselbe gilt für mehrere Schiffe, welche sich mit einem fremden Geschwader vereinigen; die Hülfsflotte begrüfst die Flotte der leitenden Macht zuerst.
2. Bei Begegnung einzelner Schiffe oder von Geschwadern gibt der Rang des Höchstkommandierenden den Ausschlag. Bei Ranggleichheit soll das in Lee befindliche Schiff zuerst salutieren.
3. Kauffahrteischiffe grüfsen Kriegsschiffe zuerst. Der Kanonengrufs von Kauffahrteischiffen wird nur beantwortet, wenn nicht weniger als 5 Schufs als Salut gefeuert worden sind, und zwar wird auf 5 Schufs mit 3 Schufs, auf mehr als 5 Schufs mit 5 Schufs, einer Mehrheit von salutierenden Kauffahrteischiffen mit 7 Schufs gedankt.
4. In seinen Hoheitsgewässern kann jeder Staat für seine Flagge die Priorität des Salutes beanspruchen.

Eine rechtliche Verpflichtung der Kauffahrteischiffe, Kriegsschiffe fremder Nationalität auf hoher See zu salutieren, kann für den heutigen Seeverkehr nicht mehr behauptet werden,[1]) und es ist schon darum ein Zwang wegen der Unterlassung unstatthaft. Der Flaggengrufs als ein Akt der Höflichkeit ist aber vielfach in Übung.[2])

---

[1]) G. Fr. v. Martens, Précis I. § 162.

[2]) Verwirrend ist die Auseinandersetzung bei Phillimore (II. § 34). Er erkennt an, dafs grundsätzlich auf offener See die Erweisung der Ehrenbezeugungen von der Courtoisie oder gegenseitigem Einvernehmen abhängen müsse, fügt aber, unter Bezugnahme auf Klüber und G. Fr. v. Martens, hinzu: „*According to usage however, merchant vessels are obliged to salute a vessel of war generally by cannon-shot, and also by lowering flag and sails; the salute by sails is the most usual.*“ Für den internationalen Verkehr besteht ein solcher Gebrauch gegenwärtig nicht mehr. In den Ausführungsbestimmungen zum italienischen Codice per la marina mercantile, vom 20. November 1879 (Art. 672) ist den italienischen Handelsschiffen die Pflicht auferlegt, während der Fahrt die Nationalflagge jedesmal zu hissen, wenn ein Kriegsschiff des Staates oder einer befreundeten Macht es dazu auffordert, indem es selbst seine Flagge hifst.

Allgemein erfordert wird dagegen der Salut beim Anlaufen eines fremden Hafens oder einer fremden Reede, beim Passieren unter den Forts oder Batterieen einer fremden Küste. In dieser Hinsicht steht es jedem Staate zu, für den Bereich seiner Hoheitsgewässer mafsgebende Vorschriften zu erlassen und deren Beachtung nötigenfalls zu erzwingen.[1])

Auch Kriegsschiffe haben sich in fremden Hoheitsgewässern den Anordnungen hinsichtlich der Salute zu unterwerfen. Im übrigen haben sie während ihres Aufenthaltes daselbst alles zu vermeiden, was als eine Kränkung der fremden Nation ausgelegt werden könnte, und wenn nach dieser Richtung hin ein Versehen vorgekommen ist, es zu entschuldigen.[2])

IX. Abschnitt.

Mitwirkung von Seestreitkräften bei Erledigung völkerrechtlicher Streitigkeiten aufserhalb des Kriegszustandes.[3])

§ 29.

Interventionen und Repressalien.

I. Interventionen.

Jeder unabhängige Staat ist berechtigt, seine inneren Verhältnisse selbständig zu regeln, ohne einer auswärtigen Macht Rechenschaft darüber schuldig zu sein. Einmischungen eines Staates in die inneren Angelegenheiten eines anderen souveränen Staates sind demgemäfs grundsätzlich unzulässig. Das Prinzip der Nichtintervention,

[1]) In Betreff fremder Kauffahrteischiffe in deutschen Gewässern bestimmt die V., betr. Zeigen der Nationalflagge durch Kauffahrteischiffe, vom 21. August 1900 (R.-G.-Bl. S. 807): dafs diese beim Passieren einer deutschen Küstenbefestigung, auf welcher die Kriegsflagge weht, wenn das Passieren innerhalb 3 Seemeilen vom Strande beim tiefsten Ebbestand ab gerechnet erfolgt, ferner beim Einlaufen in deutschen Häfen, ingleichen beim Begegnen mit einem Schiffe der Kaiserlichen Marine, welches die Kriegsflagge gesetzt hat, innerhalb der vorbezeichneten Grenze ihre Nationalflagge zu setzen haben, und dafs die Kommandanten der Kriegsschiffe neben den Hafenpolizeibehörden das Zeigen der Flagge zu erzwingen berechtigt sind.

[2]) Das Österr. R., III. bestimmt unter No. 1005: „Alles, was das berechtigte Eigengefühl der fremden Nation, mit welcher man in Berührung tritt, verletzen könnte, mufs strenge vermieden, deren Sitten und Gebräuche, deren Religion und Einrichtungen müssen geachtet werden.“

[3]) A. v. Bulmerincq, Die Staatsstreitigkeiten und ihre Entscheidung ohne Krieg, in F. v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, IV. Hamburg 1889; Separat-Vordruck 1887.

welches hiernach die Regel bildet, erleidet aber eine Ausnahme, sobald für einen Staat die Notwendigkeit eintritt, zur Erhaltung seiner Integrität und Würde oder zum Schutze seiner Untertanen einer fremden Macht gegenüber mit Forderungen aufzutreten. Die Grenzen des hierauf sich gründenden Interventionsrechts festzustellen, ist um so schwieriger, als gerade auf diesem Gebiet Politik und Recht in besonders starke Konkurrenz treten, die politischen Systeme und Erwägungen aber den Ausschlag zu geben pflegen; das Recht des Stärkeren fällt zudem hauptsächlich ins Gewicht, und ein Rückblick auf die Geschichte der Interventionen ergibt, wie hier besonders häufig Macht vor Recht zur Geltung kommt. Freilich haben stets, wenn eine Intervention zur Ausführung kam, sowohl der Intervenient wie der Gegner es verstanden, deren rein politische oder diplomatische Begründung in die Form von Gesichtspunkten des internationalen Rechts zu kleiden.[1]) Auf ein näheres Eingehen in die Lehre von der völkerrechtlichen Zulässigkeit von Interventionen kann an dieser Stelle um so eher verzichtet werden, als den hierbei in Aktion tretenden Seestreitkräften in der Regel nur die Exekutive zufällt.

Die Hauptfälle solcher maritimen Aktionen betreffen: die Geltendmachung eines den Intervenienten zustehenden Rechts, die Erlangung von Genugtuung für die Verletzung eines solchen, die Ergreifung von Präventivmaßregeln gegen voraussichtliche Gefährdung der eigenen Sicherheit und Integrität oder des friedlichen Verkehrs auf See überhaupt, der Schutz von Staatsangehörigen und deren Interessen im Auslande bei erheblichen Rechtsverletzungen und hartnäckig verweigerter Genugtuung oder bei Ohnmacht der fremden Staatsgewalt, solche zu schaffen.

Interventionen sind nicht immer Zwangsaktionen; im Gegenteil pflegt die Einmischung zunächst in schonender Form von Ratschlägen und Vorstellungen und allenfalls mit in Aussicht gestelltem Zwang in Scene gesetzt zu werden; die Eröffnung der letzteren Perspektive pflegt aber erst dann zu erfolgen, wenn die freundschaftliche Interzession erfolglos war. Unter Umständen gewinnt freilich die Einmischung von vornherein den Charakter eines kriegerischen Vorgehens.[2]

II. Repressalien.

Repressalien sind Akte der Selbsthülfe; man versteht darunter die Reaktion gegen eine Ungerechtigkeit nach erfolglos ge-

[1]) Zutreffend bezeichnet GESSNER das Interventionsrecht als „ein Gebiet, wo für die Aufstellung fester Rechtsgrundsätze alle Karten und Sterne uns verlassen“, und fügt hinzu, daß über die Anwendbarkeit desselben, wie die Geschichte zeige, ausschließlich die Politik entscheide. (Kriegführende und neutrale Mächte, Berlin 1877, S. 105.)

[2]) So stellte sich die Intervention der Vereinigten Staaten von Amerika aus Anlaß der Revolution in Kuba im Jahre 1898 dar. Die Ermächtigung hierzu und zugleich zur Verwendung der gesamten Land- und Seestreitkräfte unter Einberufung der Miliz wurde dem Präsidenten durch den Beschluß des Kongresses vom 19. April erteilt, und bereits am 25. desselben Monats genehmigte der Kongreß einstimmig die Kriegserklärung an Spanien.

bliebenem Versuch gütlicher Beilegung der Differenz, mittels entsprechender Zwangsmafsregeln, welche letztere einen positiven oder einen negativen Charakter tragen können.

Völkerrechtlich begründet sind Repressalien bei jeder offenbaren Rechtsverletzung; es wird erfordert:

1. ein klares Recht;
2. Verletzung desselben;
3. Forderung von Remedur oder Genugtuung;
4. Ablehnung dieser Forderung.

Ihre Erledigung finden Repressalien mit Erlangung der Remedur oder Genugtuung, durch anderweite gütliche Einigung oder mit Ausbruch des Krieges.

Inwiefern Privatpersonen und Privateigentum als ein für die Ausübung von Repressalien geeignetes Objekt angesehen werden können, darüber herrscht Streit. Manche halten die Beschlagnahme von Privateigentum, z. B. von Handelsschiffen, wie sie besonders häufig vorgenommen wurde (s. § 30, I), für unzulässig, weil Privatpersonen nicht verantwortlich zu machen seien für das von ihrer Regierung begangene oder zu vertretende Unrecht, während die Gegner dieser Ansicht sich darauf stützen: dafs die Interessen der Staatsangehörigen mit denen des Staates Hand in Hand gingen und jeder einzelne ein vom Staate zugefügtes Unrecht mit zu vertreten habe; Sache des Staates sei es, diejenigen seiner Angehörigen, welche das Opfer solcher Repressalien geworden, zu entschädigen.[1])

III. Verwendung von Kriegsschiffen zu Interventionen und zur Vornahme von Repressalien.

Für die Tätigkeit der Kriegsschiffe in solchen Fällen sind folgende Gesichtspunkte leitend:

Ein Kriegsschiff repräsentiert im Auslande die bewaffnete Macht seines Heimatsstaates, dessen Interessen im Auslande in Friedenszeiten zunächst durch politische Vertreter wahrgenommen werden. Eine Intervention seitens der Kriegsschiffe ist daher nur zulässig:

a) wenn sie von der zuständigen Staatsgewalt, sei es unbedingt, sei es für gewisse Eventualitäten, angeordnet ist;
b) auf Ersuchen des zuständigen politischen Repräsentanten;
c) um die Ehre der Flagge zu wahren;
d) in dringenden Fällen, auf eigene Verantwortlichkeit des Kommandanten, sobald es sich um die Gewährung von augenblicklichem Schutz bei ernster Gefährdung von Angehörigen seiner Nation handelt.

In dem letzteren Falle, der namentlich an solchen Plätzen vorkommen kann, in denen ein nach europäischem Muster organisiertes Staatswesen nicht besteht, ist es unerläfslich, dafs dem aktuellen Einschreiten eine, wenn auch nur summarische, Prüfung der Sachlage

[1]) S. Ortolan, I. S. 350.

vorausgeht; soweit angängig, mufs ein Einvernehmen mit dem diplomatischen Vertreter hergestellt werden. Einseitige Angaben von Privatpersonen, welche den Schutz einer Kriegsflagge in Anspruch nehmen, sind mit gröfster Vorsicht aufzunehmen. Solche Leute pflegen nicht blofs stark zu übertreiben, sondern sie behaupten sehr oft ein ihnen zugefügtes oder drohendes Unrecht, wo für sie nur Nachteile erwachsen oder zu befürchten sind, die sie ihrem eigenen Verhalten zuzuschreiben haben und die lediglich eine Folge ihres freiwillig gewählten Aufenthaltes in dem fremden Lande sind.[1])

Festzuhalten ist ferner, dafs auf das blofse Ersuchen von Konsuln, soweit denselben nicht etwa diplomatische Befugnisse beigelegt sind, aufser in dem Falle zu d, ein Einschreiten mittels militärischer Gewalt unzulässig ist. Denn der Konsul repräsentiert nicht den Staat, welcher ihn eingesetzt hat, in politischer Hinsicht; er wird auch in der Regel nicht in der Lage sein, die politischen Folgen in ihrem vollen Umfange und namentlich die mittelbaren Verwickelungen zu ermessen, welche aus derartigen gewaltsamen Einmischungen hervorgehen können. Die Entschliefsung über eine Einmischung in auswärtige Angelegenheiten ist überhaupt grundsätzlich Sache der leitenden Staatsgewalt und ihrer hierzu berufenen Organe.

Nicht minder schwierig wie die Prüfung der Notwendigkeit eines solchen Vorgehens wird oft auch die Entschliefsung über die Art und die Grenzen des Einschreitens sein. Beide Schwierigkeiten fallen natürlich weg, wenn der Kommandant nach bestimmten Anweisungen zu handeln hat. Wird die Aktion auf Ansuchen eines politischen Repräsentanten unternommen, so werden im allgemeinen die von demselben erteilten Weisungen, namentlich in Betreff der Grenzen der Aktion, als mafsgebend anzusehen sein; für die militärische Durchführung aber hat der Kommandant selbständig mit seiner eigenen Verantwortlichkeit einzutreten. Als Grundsatz gilt, dafs Gewalt nur im äufsersten Falle, d. h. wenn und soweit andere Mittel nicht in Betracht kommen können, und dafs nicht mehr Gewalt angewendet werden soll, als zur Erreichung des gestellten Zieles erforderlich ist. Eine Zwangsaktion wird hiernach berechtigt erscheinen, wenn die fremde Regierungsgewalt zu Unrecht und hartnäckig die Remedur verweigert, oder wenn sie ohnmächtig ist, eine solche zu leisten. Die Erfahrung hat übrigens gelehrt, dafs häufig das blofse Erscheinen eines Kriegsschiffes, verbunden mit einem be-

---

[1]) „Wer sich in einem fremden Lande niederläfst, nimmt von vornherein freiwillig alle Gefahren auf sich, welchen dieses Land ausgesetzt sein kann, und gleichwie er an den Vorteilen der Landesbewohner teilnimmt, mufs er auch die Teilnahme an den Unfällen auf sich nehmen. Der äufsere sowohl wie der innere Krieg gehören in die Kategorie dieser Chancen, deren Wirkungen, die ohne Zweifel beklagenswert, aber oft unabhängig von dem menschlichen Willen sind, den Schuldigen wie den Unschuldigen treffen." So heifst es in der Note des russischen Reichskanzlers an den russischen Gesandten in London vom 21. April 1850, mit Bezug auf die Entsendung eines britischen Geschwaders nach Neapel und Livorno zur Unterstützung der Reklamationen britischer Untertanen, welche gelegentlich der Unterdrückung dort stattgehabter Unruhen Schäden erlitten hatten; Toscana hatte dagegen Rufslands Vermittelung in Anspruch genommen. S. de Cussy, II. S. 509 f.

stimmten Auftreten, welches über die etwaigen Entschliefsungen keinen Zweifel liefs, hinreichte, um Abhülfe zu bewirken.[1])

---

[1]) Von den zahlreichen Fällen von Interventionen mittels Kriegsschiffe mag der folgende, als besonders beachtenswert wegen der dabei hervorgetretenen völkerrechtlichen Komplikationen, hier Erwähnung finden: Nach Niederwerfung des ungarischen Aufstandes von 1848/49 flüchtete einer der Agenten Kossuths, Martin Koszta, nebst vielen anderen Teilnehmern an dem Aufstande nach der Türkei. Die Pforte lehnte die von Österreich geforderte Auslieferung der Flüchtlinge ab, internierte dieselben zunächst, bewilligte ihnen jedoch später gegen das Versprechen, sich nicht mehr in der Türkei sehen zu lassen, die Einschiffung nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Koszta erschien aber im Juni 1853 wieder in Smyrna. Der österreichische Generalkonsul verlangte von dem türkischen Gouverneur die Ausweisung und liefs ihn, nachdem dieser Forderung stattgegeben war, kraft seiner Jurisdiktionsgewalt am 22. Juni verhaften und an Bord der gerade im Hafen ankernden österreichischen Kriegsbrigg „Husar" bringen. Ein aus Veranlassung dieser Mafsregel von den italienischen Flüchtlingen in Smyrna gegen die Brigg und das österreichische Konsulat geplantes Komplott gelangte nicht zur Ausführung. Der Gouverneur berichtete nach Konstantinopel. Unvermutet traf am 23. Juni mittags die nordamerikanische Korvette „Saint-Lewis" ein. Alsbald entsandte deren Kommandant, der Kapitän Ingraham, einen Offizier an Bord des „Husar" mit der Anfrage, ob ein Herr Martin Koszta, Bürger der Vereinigten Staaten, dort als Gefangener festgehalten werde? Da der Kommandant des „Husar", Kapitän Schwarz, zur Zeit abwesend war, ersuchte man den amerikanischen Offizier, wieder zu kommen, wenn derselbe an Bord wäre. Bald darauf begab sich Kapitän Ingraham mit dem amerikanischen Konsul nach dem österreichischen Generalkonsulat und reklamierte den Koszta. Der Generalkonsul verweigerte die Auslieferung, da der Gefangene Ungar, mithin österreichischer und nicht amerikanischer Staatsangehöriger sei und durch kaum einjährigen Aufenthalt in den Vereinigten Staaten das dortige Bürgerrecht nicht habe erwerben können. Weitere direkte Erörterungen mit dem Kapitän Ingraham lehnte der Generalkonsul ab, da er in politischen Angelegenheiten nur mit dem Konsul zu verhandeln habe. Indessen wurde dem Kapitän Ingraham an Bord des „Husar" eine Unterredung mit Koszta bewilligt. Bei dieser Unterredung erklärte letzterer auf Befragen des Kapitäns Ingraham, ob er Bürger der Vereinigten Staaten sei? „nein, er sei Ungar"; wie lange er in Amerika gewesen? „ein Jahr"; weshalb er von dort weggegangen sei? „um sich in Smyrna niederzulassen"; ob er einen amerikanischen Pafs habe? „nein"; ob er in Amerika die Erklärung abgegeben habe, dafs er naturalisiert zu werden wünsche? „ja; aber es habe ihm dort nicht gefallen und so sei er abgereist". Kapitän Ingraham erklärte hierauf in Gegenwart des österreichischen Generalkonsuls und des Kapitäns Schwarz dem amerikanischen Konsul: „Dieser Mann ist nicht Bürger der Vereinigten Staaten" und ging von Bord. — Ein in der Folge beabsichtigtes Attentat der Flüchtlinge auf die amerikanische Korvette blieb ohne Erfolg; dagegen wurden österreichische Offiziere in einem Café angegriffen und einer derselben, durch einen Dolchstich verwundet, ertrank, als er sich durch Schwimmen an Bord flüchten wollte.

Nachdem die Gesandten der Vereinigten Staaten und Österreichs bei der Pforte von den Vorgängen in Kenntnis gesetzt waren, entsandte die türkische Regierung einen aufserordentlichen Kommissar zur Untersuchung der Angelegenheit nach Smyrna.

Am 28. Juni abends um 10 Uhr liefs plötzlich Kapitän Ingraham dem Kapitän Schwarz eine Erklärung dahin zugehen, dafs er die für den folgenden Tag in Aussicht genommene Wegführung des Koszta mittels eines Dampfers nicht dulden werde, und näherte sich mit seinem Schiffe, die Geschütze scharf geladen, der Brigg. Am nächsten Tage reklamierte der amerikanische Konsul den Koszta bei dem österreichischen Generalkonsul; dieser lehnte ab; der amerikanische Konsul verlangte nun Aufschub des Transports des Koszta, da die Verhandlungen in Konstantinopel schwebten; der österreichische General-

§ 30.

Besondere Arten von Zwangsmafsregeln mit Bezug auf den Seeverkehr.[1])

I. Wegnahme von Handelsschiffen.

Die Wegnahme von Handelsschiffen war in früheren Zeiten eine unter den europäischen Nationen gebräuchliche Art der Repressalien, ja sogar vielfach als solche für den Fall eintretender Justizverweigerung vertragsmäfsig vereinbart. Es bedurfte alsdann zur Ausführung derselben nur der Ermächtigung von Kapern durch sog. lettres de représailles. Ursprünglich übten die angeblich in ihren Rechten verletzten Privatpersonen selbständig ohne staatliche Ermächtigung derartige Repressalien aus, und erst, als das Recht der Fehde und Selbsthilfe mit der Entwickelung des modernen Staates zurückgedrängt war, wurde diese Befugnis beseitigt und die Zustimmung der Behörde, zunächst der Orts- oder Bezirksobrigkeit, später diejenige der obersten Regierungsgewalt, erfordert. Die französische Marine-Ordonnanz von 1681 behandelt diesen Gegenstand unter dem Titel „Lettres de marque et de représailles" (Livre III, Tit. X). Der Erteilung der Ermächtigung mufste eine Unter-

---

konsul erwiderte: er werde Befehle abwarten. Kapitän Ingraham liefs die Geschütze zurückziehen, blieb aber dicht bei der Brigg liegen.

Am 2. Juli forderte Kapitän Ingraham die Überlieferung des Koszta bis 4 Uhr p. m., mit der Drohung, dafs er ihn im Weigerungsfalle mit Gewalt holen werde; Kapitän Schwarz erwiderte: bezüglich des Gefangenen stehe er zu Befehlen des Generalkonsuls; der Gewalt werde er Gewalt entgegensetzen. Beide Schiffe machten darauf gefechtsklar — mitten im Hafen, unter zahlreichen Kauffahrteischiffen, in einer Entfernung von etwa 100 Schritt von der Stadt!

Der preufsische Konsul protestierte beim Gouverneur im Interesse seiner Landsleute und forderte, dafs ein im Hafen befindliches türkisches Kriegsschiff sich zwischen der Korvette und der Brigg postieren solle, und dafs die Küstenbatterien die Order erhielten, auf dasjenige Schiff, welches das Feuer eröffnen würde, zu schiefsen. Der türkische Gouverneur beschränkte sich aber darauf, durch einen Dragoman beim amerikanischen Konsul mündlich protestieren zu lassen. Der letztere achtete dessen nicht weiter, sondern forderte nochmals von dem österreichischen Generalkonsul die Überlieferung des Koszta mit dem Hinzufügen, dafs Kapitän Ingraham von dem Geschäftsträger der Vereinigten Staaten zu Konstantinopel angewiesen sei, im Ablehnungsfalle die österreichische Brigg in den Grund zu bohren. Die Erwiderung des österreichischen Generalkonsuls ging dahin: das sei ein Flibustierstreich, und der Geschäftsträger, der eine so niederträchtige Order erlasse und das Völkerrecht mit Füfsen trete, in einer Zeit, wo die Vereinigten Staaten mit Österreich im Frieden sind, müsse wahnsinnig geworden sein — das Gefecht würde die Brigg annehmen. Nun verlangte der amerikanische Konsul, einlenkend, Überlieferung des Koszta an die türkische Behörde, bis die beiderseitigen Regierungen oder Gesandtschaften über das Weitere entschieden haben würden. Auch dies lehnte der österreichische Generalkonsul ab, erklärte sich aber bereit, den Gefangenen einer unparteiischen Behörde zu überliefern; hiernach erfolgte an demselben Tage die Übergabe desselben an den französischen Generalkonsul. Später wurde er in Freiheit gesetzt. Die österreichische Regierung legte das völkerrechtswidrige Vorgehen der Organe der Vereinigten Staaten-Regierung in einem Memorandum den übrigen Mächten dar (de Cussy, II. S. 98).

[1]) Rosse (Éléments S. 106 f.) spricht sich prinzipiell gegen diese Zwangsmafsregeln aufserhalb des Kriegszustandes aus.

suchung, bezw. auch die diplomatische Vermittelung nach Mafsgabe der bestehenden Verträge vorausgehen. Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird in Staatsverträgen für den Fall der offenbaren Justizverweigerung die Ausstellung von Repressalienbriefen für zulässig erklärt, z. B. in dem Handelsvertrag zwischen England und Frankreich vom 26. September 1786. Später sind die Repressalienbriefe aufser Gebrauch gekommen; aber einen förmlichen Ausdruck, wie die Abschaffung der Kaperei im Kriege, hat das nie gefunden. Dagegen ist auch noch in neuerer Zeit an Kriegsschiffe die Ermächtigung zur Vornahme von Repressalien durch Wegnahme von Kauffahrteischiffen erteilt worden.[1]) Auch dies entspricht nicht den Anschauungen des Völkerrechts der Gegenwart.

Die generelle Ermächtigung von Seestreitkräften zur Wegnahme

---

[1]) Ein britisches Kauffahrteischiff, „The Prince of Wales“, war im Juni 1861 an der brasilianischen Küste gestrandet; die Küstenbewohner hatten das Strandgut geraubt. Die britische Regierung forderte von der brasilianischen eine Geldentschädigung von 3200 Lstrl. Nach Ablehnung dieser Forderung nahmen, der ihnen erteilten Order gemäfs, in der Folge britische Kriegsschiffe auf hoher See in der Nähe von Rio de Janeiro fünf brasilianische Kauffahrteischiffe weg; die letzteren wurden wenige Tage später wieder freigegeben, nachdem die brasilianische Regierung sich zur Leistung der Entschädigung bereit erklärt hatte. Die Zahlung erfolgte demnächst unter Protest gegen das Verfahren der britischen Regierung. In einer späteren Note forderte Brasilien Genugtuung für die Repressalien, und da solche nicht geleistet wurde, wurden Ende Mai 1863 die diplomatischen Beziehungen mit England abgebrochen. (Ortolan, I. S. 359 f.)

Als Beispiele aus früherer Zeit können folgende Fälle dienen:

1. Unter der Regierung Cromwells wurde unter irgend einem Vorwand ein englisches Kauffahrteischiff an der französischen Küste angehalten und konfisziert. Frankreich lehnte den Ersatz des Wertes von Schiff und Ladung ab. Ohne sich auf weitere Verhandlungen einzulassen, erteilte Cromwell hierauf zwei Kriegsschiffen Order, die französischen Fahrzeuge, welche sie im Kanal treffen würden, zu nehmen; dementsprechend wurden auch einige Schiffe aufgebracht und aus deren Erlös der geschädigte englische Schiffseigentümer schadlos gehalten, während man den Rest der französischen Regierung zur Verfügung stellte. de Villemain bezeichnet in seiner Geschichte Cromwells dessen Verfahren als „*insolente justice*“; Ortolan (I. S. 357) bemerkt hierzu: „*C'était justice, en effet, d'après les mœurs du temps; mais justice insolente, parceque les formes diplomatiques préalables, prescrites pour les réclamations avant d'en venir à la mesure extrême des représailles, n'avaient pas été suivies.*“

2. Im Jahre 1778 hatten englische Kreuzer eine Anzahl Bordeauxer Schiffe unter dem Vorwande, dieselben hätten Kriegskontrebande für Amerika an Bord, weggenommen. Der König von Frankreich erteilte infolgedessen den Reedern jener Schiffe einen Repressalienbrief auf die Güter der englischen Untertanen bis zur Höhe des Wertes der genommenen Schiffe; die Ermächtigung lautete: „. . . *Nous avons autorisé et autorisons par les présentes signées de notre propre main les dits sieurs Reculé, de Basmarin et Raimbaux, à faire saisir et arrêter, tous et chacun, les marchandises, effets et biens, qu'ils trouveront en mer et sur terre, appartenants aux sujets du Roi d'Angleterre jusqu'à concurrence de la valeur des dits onze navires pris et chargements, dommages-intérêts et frais d'exécution, et, en conséquence, avons permis et permettons aux dits exposants d'armer des navires et de les employer pour recouvrer en mer, sur lesdits sujets, les pertes ci-dessus* . . .“

3. Im Jahre 1783 beschlossen die Generalstaaten, den Admiral Reynst zu beauftragen, so viele venetianische Schiffe aufzubringen, als nötig sei, um gewisse Forderungen von zwei niederländischen Kaufleuten an den Residenten der Republik Venedig in Neapel zu decken.

von Schiffen und Gütern des gegnerischen Staates und seiner Angehörigen stellt sich als unmittelbarer Vorläufer des Krieges dar.[1]) In dieser Form von Generalrepressalien leitete Grofsbritannien den Krimkrieg ein.[2])

II. Wegnahme von Kriegsschiffen.

Diese Art der völkerrechtlichen Selbsthilfe kann zu Bedenken keinen Anlafs geben.[3])

III. Embargo.[4])

Man versteht unter Embargo die kraft des Rechts der Staatsgewalt erfolgende Zurückhaltung oder Beschlagnahme der in ihren nationalen Gewässern, namentlich in den Häfen, sich aufhaltenden fremden Kauffahrteischiffe.

Aufser als Repressalie wird eine vorübergehende Zurückhaltung (arrêt du prince)[5]) auch in Anwendung gebracht als Präventivmafsregel bei drohendem Kriege oder auch während eines Krieges. Der Regierungsgewalt, welche eine derartige Mafsregel anordnet, liegt nötigenfalls die Fürsorge für die Besatzung der betreffenden Schiffe ob.[6])

Erfolgt in solchen Fällen die Zurückhaltung aller fremden Kauffahrteischiffe, das sog. Generalembargo, lediglich zu dem Zweck,

---

[1]) G. Fr. v. Martens, Précis, II. § 262: „*Lorsqu'on décerne des représailles générales et qu'on les exécute, c'est passer de l'état de paix à celui de guerre.*"

[2]) Der bezügliche Erlafs vom 29. März 1854 lautet: „*Her Majesty having determined to afford active assistance to her ally, the Sultan of the Ottoman Empire, for the protection of his dominions against the encroachments and unprovoked aggression of His Imperial Majesty the Emperor of all the Russias, Her Majesty is therefore pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered. that General Reprisals be granted against the ships, vessels and goods of the Emperor of all the Russias, and of his subjects or others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions, so that Her Majestys fleets and ships shall and may lawfully seize all ships, vessels and goods etc.*" Das ist tatsächlich ein Kriegsmanifest. — S. auch Hazlitt und Roche, S. 81 f.

[3]) Hierher gehört die Beschlagnahme von zwei haitischen Korvetten durch die deutsche Korvette „Vineta" im Hafen von Port au Prince im Juni 1872, nach jahrelangen erfolglosen Verhandlungen seitens der Organe der deutschen Regierung mit der haitischen Regierung, wegen verschiedener Ansprüche deutscher Reichsangehöriger an die letztere. Die Besitzergreifung erfolgte ohne Widerstand seitens der haitischen Besatzungen; nach Ausführung derselben wurde an Bord beider Schiffe die haitische Flagge niedergeholt und die deutsche Flagge gesetzt. Nach einem Zwischenfall (Angriff gegen ein von der „Vineta" entsendetes Boot durch haitische Truppen) erfolgte unmittelbar darauf die Zahlung der von dem Kommandanten der „Vineta" für die betreffenden Reichsangehörigen verlangten Entschädigungssumme von 3000 Lstrl. und demnächst die Freigabe der beiden Korvetten; ihre formelle Erledigung fand die Angelegenheit mit der Salutierung der haitischen Flagge bei sofortigem Gegensalut.

[4]) v. Bulmerincq, Staatsstreitigkeiten, S. 98 f.; Pradier-Fodéré, V. S. 723 f. Grundsätzliche Bedenken gegen die Mafsregel erhebt Piédelièvre, § 790.

[5]) S. den Artikel darüber bei Caumont, S. 247 bis 265; namentlich ist die Behandlung der seehandelsrechtlichen Seite der Frage darin lehrreich. — Auch v. Steck, Versuch über Handels- und Schiffahrts-Verträge, Halle 1782, S. 3 f.

[6]) Calvo, § 1277. S. ferner Pradier-Fodéré, V. S. 720; Piédelièvre, § 793.

das Bekanntwerden gewisser Tatsachen, namentlich militärischer Operationen und Maſsnahmen, zu verhindern, weil aus diesem Bekanntwerden dem betreffenden Staate Nachteile erwachsen können, so hat die Maſsregel nichts Verletzendes.[1])

Über Hafensperrung im Kriege und über Verwendung neutraler Kauffahrteischiffe zu Kriegszwecken s. § 41.

IV. Verbot des Einlaufens von Schiffen.

Ein Verbot des Einlaufens von Schiffen in die sonst dem freien Verkehr geöffneten Häfen stellt sich als eine Zwangsmaſsnahme dar, deren Verhängung einer besonderen Begründung bedarf.[2])

V. Friedensblockade.

Die Verhängung einer Blockade auſserhalb des Kriegszustandes zur Geltendmachung von Reklamationen oder zur Verhütung von Rechtsverletzungen ist neueren Ursprungs.[3]) Die erste Blockade dieser Art war die 1827 von England, Frankreich und Ruſsland gegen Teile der griechischen Küste verhängte. Es folgte 1831 die Blockade der portugiesischen Häfen durch Frankreich. Im Jahre 1833 blockierten England und Frankreich die niederländische Küste behufs Erzwingung der Einwilligung in die Abtretung Belgiens. 1838 blockierte Frankreich 6 Monate lang die mexikanischen Häfen und von 1838 bis 1840 Buenos-Ayres und die argentinische Küste. Derselbe Küstenbereich wurde wiederum von 1845 an blockiert, und zwar bis 1847 von Frankreich und England gemeinschaftlich, sodann bis 1850 von Frankreich allein. Von 1842 bis 1844 blockierten englische Schiffe Nicaragua; nach der Bekanntmachung des Blockadebefehlshabers sollten alle Schiffe, gleichviel welcher Flagge, angehalten und am Einlaufen in den Hafen von San Juan verhindert werden; gegen Zuwiderhandelnde sollte wegen Blockadebruchs verfahren werden. Weniger weit ging die Blockade Griechenlands durch England im Jahre 1850; nur griechische Schiffe wurden aufgegriffen und sequestriert; aber selbst diese durften einlaufen, wenn sie bona fide fremde Waren geladen hatten. Dann folgte 1860/61 die Blockade von Messina und Gaëta durch Sardinien, 1862 die von Rio de Janeiro durch England, 1879 die der Küste von Bolivia durch Chile. 1884 erklärte Frankreich Formosa in Blockadezustand; Schiffen befreundeter Staaten

---

[1]) Kleen (Neutralité, II. S. 64 f.) erkennt das nicht an. — Das französische Dekret vom 20. Mai 1885, betreffend den Dienst in der Flotte, enthält im Art. 153 die allgemeine Bestimmung: „*Dans les colonies françaises, lorsque les intérêts du service de l'Etat paraissent exiger que les mouvements des bâtiments restent secrets, il [le commandant en chef] peut requérir l'autorité compétente d'ordonner l'embargo sur tout bâtiment français ou étranger, en lui faisant connaître confidentiellement les motifs de sa demande et quelle devra être la durée de l'embargo.*“ — S. auch R. Ital. Art. 787, 788.

[2]) Im Jahre 1837 erlieſs die sardinische Regierung ein solches generelles Verbot für alle spanischen Schiffe, weil die spanische Regierung den sardinischen Konsuln in Spanien, gleichfalls um Repressalien zu üben, das Exequatur entzogen hatte. Ausführliches darüber bei de Cussy, II. S. 326 f.

[3]) Sorgfältig zusammengestelltes Material enthält die Schrift: Falcke, Die Hauptperiode der sogenannten Friedensblockaden (1827 bis 1850), Leipzig 1891.

wurde eine dreitägige Frist zum Auslaufen bewilligt. England liefs damals durch seinen Admiral bei dem französischen Blockadebefehlshaber gegen die erfolgte Durchsuchung englischer Schiffe Verwahrung einlegen; der Zwischenfall wurde dadurch beigelegt, dafs französischerseits erklärt wurde, man werde englischen Schiffen gegenüber von dem Durchsuchungsrecht auf hoher See, wie es im Kriegsfalle zulässig sei, keinen Gebrauch machen. Im Jahre 1886 verhängten Deutschland, England, Italien, Österreich-Ungarn und Rufsland gemeinschaftlich eine Blockade gegen Griechenland, um zu verhindern, dafs Griechenland sich in einen Krieg mit der Türkei verwickele. Die im Jahre 1888 von Deutschland, England, Italien und Portugal gegen Zanzibar erklärte Blockade bezweckte die Unterdrückung des Sklavenhandels; sie sollte nur die Einfuhr von Kriegsmaterial und die Ausfuhr von Sklaven verhindern. Die 1897 von den Grofsmächten über Kreta verhängte Blockade richtete sich wesentlich nur gegen Schiffe griechischer Flagge.[1])

Nach alledem mufs die Zulässigkeit einer Blockade aufserhalb des Kriegszustandes als sanktioniert durch die Staatenpraxis erachtet werden. Schwankend war man nur bezüglich der Behandlung der Blockadebrecher.

In der Wissenschaft aber ist auch die Mafsregel an sich vielfach als eine völkerrechtswidrige Vergewaltigung angesehen worden.

Zuerst trat HAUTEFEUILLE[2]) als ihr Gegner hervor, ohne jedoch überzeugende Gründe für seine Meinung beizubringen. Er leitet seinen Standpunkt aus der willkürlichen und verfehlten Unterstellung her, dafs die Blockade das Resultat der Eroberung feindlichen Gebietes sei; eine solche Eroberung, führt er aus, sei nur im Kriege denkbar, mithin auch eine Blockade nur nach ausgebrochenem Kriege zulässig. Den auf der Hand liegenden Einwand, dafs die mit der Ausführung einer Blockade beauftragten Kreuzer häufig aufserhalb des feindlichen Territorialmeeres, also in demjenigen Teile der See stationiert sind, der überhaupt einer Besitznahme nicht unterworfen ist, sucht er mit Gründen zu widerlegen, die in ihren letzten Konsequenzen gerade zu dem entgegengesetzten Ergebnis führen. Die Meinung HAUTEFEUILLES wird indes vielfach geteilt. Namentlich hat sich GESSNER[3]) stets gegen die Zulässigkeit von Friedensblockaden ausgesprochen. Ebenso sieht OPPENHEIM[4]) die Blockade ausschliefslich als ein Kriegsmittel an und hebt dabei hervor: „Als das Cabinet von Washington beim Ausbruch des letzten grofsen nordamerikanischen Bürgerkrieges den Fehler beging,

[1]) Die Blockadeerklärung vom 18. März 1897 setzte fest: „*Le blocus sera général pour tous les navires sous pavillon grec. — Les navires des six Puissances (Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Grande-Bretagne, Italie et Russie) ou des États neutres pourront venir dans les ports occupés par les forces des Puissances et pourront y débarquer leurs marchandises à la condition qu'elles ne soient destinées ni aux troupes grecques, ni à l'intérieur de l'île. Les mouillages pourront être visités par les navires de la flotte internationale.*“

[2]) Droits et devoirs, II. S 183, 259f.

[3]) Droit des neutres, S. 236f., 245, später auch in No. 307 der Augsburger Allgemeinen Zeitung von 1880.

[4]) S. 255.

die Häfen der Südstaaten in Blockadezustand zu erklären, statt sie einfach kraft Souveränetätsrechts zu schlieſsen, da folgerten die europäischen Seemächte mit berechtigter Benutzung dieses Irrthums, daſs sie die rebellischen Südstaaten als kriegführende Partei anerkennen dürften." Es wird hier übersehen, daſs von einer Friedensblockade in diesem Falle keine Rede sein konnte; es bestand ein wirklicher Kriegszustand, hervorgegangen aus dem Aufstande der Südstaaten, der den Charakter einer bloſsen Rebellion sehr bald verloren hatte. Auch Bluntschli[1]) will die Verbindlichkeit neutralen Schiffen gegenüber nicht einräumen; er verkennt, daſs die Bezeichnung „neutrale" Schiffe hier nicht zutrifft, insofern es sich eben nicht um den Kriegszustand handelt. F. v. Martens[2]) bezeichnet gleichfalls die Maſsregel als irrationell und den Neutralen gegenüber ungerecht. Ferner sprechen sich dagegen aus: Pistoye und Duverdy,[3]) v. Neumann[4],) de Burgh,[5]) de Negrin,[6]) Libbrecht,[7]) H. B. Deane,[8]) Nys,[9]) Kleen,[10]) Bonfils,[11]) Testa,[12]) Glass,[13]) Carnazza-Amari.[14]) Rosse[15]) verwirft zwar die Verhängung einer Blockade ohne vorausgegangene Kriegserklärung, kommt aber anderweit[16]) zu dem Ergebnis: die Friedensblockade sei allerdings, theoretisch betrachtet, rechtswidrig; bei gerechter Anwendung (?) sei sie jedoch nützlich, namentlich als Repressalie und als bestes Mittel, die Nachteile eines Krieges zu vermeiden. Piédelièvre[17]) will ebenfalls die Blockade nur als Kriegsmittel gelten lassen, gibt aber zu,[18]) daſs dritte Mächte demungeachtet dieser Zwangsmaſsregel im Frieden eine gewisse Anerkennung nicht versagt haben, und schlieſst diese Auseinandersetzung damit: „*Quoi qu'on ait dit, il y a certainement là un usage international, ou même, si l'on veut, une institution du droit des gens.*" Fauchille[19]) geht wohl am weitesten, wenn er in seinen Betrachtungen zu dem Ergebnis gelangt: „*Il ne peut pas y avoir de blocus en temps de paix; un blocus établi sans une déclaration de guerre ne devient même pas un blocus de guerre légitime; il constitue un acte de piraterie et de brigandage, qui doit faire mettre son auteur au ban des nations.*"

Den vorgedachten Anfechtungen gegenüber hat die Maſsnahme zahlreiche Anhänger gefunden.

Von älteren Publizisten trat Heffter[20]) dafür ein; er bezeichnet deren Anwendung als vollkommen rechtmäſsig und für dritte Staaten verbindlich, wobei jedoch eine Konfiskation nicht stattfinde. Geffcken, der früher im Anschluſs an Heffters Anschauung darlegte: wenn man überhaupt Repressalien anerkenne, könne die Zulässigkeit dieser Maſsregel kaum bestritten werden, hat in der Folge diesen Standpunkt aufgegeben.[21])

---

[1]) § 507. — [2]) Völkerrecht, II. S. 472 f. — [3]) I. S. 376 f. — [4]) S. 26. — [5]) S. 120 f. — [6]) S. 262. — [7]) S. 114 f. — [8]) S. 48. — [9]) S. 69. — [10]) Neutralité, S. 644 f. — [11]) §§ 992, 1628, 1629. — [12]) S. 228, 229. — [13]) S. 456—458.

[14]) Traité de droit international public en temps de paix; franz. Übers. von Montanari-Revest, Paris 1882, II. S. 623 f.

[15]) Éléments, S. 77 f. und 106 f. — [16]) Guide, S. 80 f. — [17]) §§ 789 bis 801, 1057, 1063. — [18]) § 797. — [19]) S. 47 f. — [20]) § 112.

[21]) Anm. 5 zu § 112 bei Heffter (s. auch weiter unten).

Von einem anderen Gesichtspunkte aus verteidigt CAUCHY[1]) die Friedensblockade, indem er sie als lokalisierten Krieg auffafst. LENTNER[2]) bezeichnet sie als eine Art der Repressalien und beanstandet ihre Statthaftigkeit nicht. HEILBORN,[3]) welcher die Tatsache ihrer ziemlich häufigen Anwendung konstatiert, will sie nicht als „schlechthin unzulässig" ansehen. HOLLAND[4]) kommt gleichfalls zu dem Schlufs: „*It would appear, that according both to practice and competent opinion, a blockade in time of peace is a legitimate measure of coercion, as against the State, or body of insurgents, which it is desired to bring to reason.*" BARCLAY[5]) sieht die Friedensblockade, wie sie neuerdings gehandhabt wird, als eine Flottendemonstration, nicht als eine eigentliche Blockade an, und hält die von HAUTEFEUILLE eingeführte Bezeichnung „blocus pacifique" für nicht zutreffend; im übrigen kritisiert er es mit Bezug auf die Blockade von Kreta, 1897, als eine „lächerliche Prinzipienreiterei", die Mafsnahme als verwerflich zu bezeichnen, da sie doch den Zweck verfolge, das viel gröfsere Übel eines Krieges zu vermeiden. Seinen Ausführungen sucht BATY[6]) entgegenzutreten. CONTUZZI[7]) tritt für die Legitimität der Friedensblockade ein. Wenn man, so folgert er, den Krieg als das äufserste Mittel des völkerrechtlichen Zwanges anerkennt, dann sei es auch, sofern die Voraussetzung für Repressalien vorliege, ein Vorgehen, welches nicht so schwerwiegende und unheilvolle Folgen nach sich ziehe wie der Krieg. Wollte man die Friedensblockade für unzulässig erklären, dann müsse man alle Gewaltakte aufserhalb des Kriegszustandes, also die Repressalien allgemein, verurteilen. Allerdings könne nur die Zurückhaltung, nicht die Konfiskation neutraler Schiffe für zulässig erachtet werden. Auch v. BULMERINCQ[8]) lehrt, dafs die Friedensblockade, sofern für sie Rechtsregeln aufgestellt werden, als bedingt zulässig erachtet werden kann. Im Prinzip haben sich ferner für die Zulässigkeit ausgesprochen FIORE[9],) RONTIRIS,[10]) PRADIER-FODÉRÉ,[11]) FERGUSON,[12]) RIVIER,[13]) DESJARDINS,[14]) DEN BEER POORTUGAEL,[15]) F. J. LAWRENCE,[16]) PILLET[17]) und POINSARD,[18]) der darauf hinweist, dafs die Mafsregel, welche die Praxis vollkommen anerkannt habe, ihre Wirksamkeit im wesentlichen verlieren würde, wenn man sie ihrer Verbindlichkeit gegen Schiffe dritter Staaten entkleiden wollte. Abweichend nach dieser Richtung führt MATZEN[19])

[1]) II. S. 426f. — [2]) S. 72. — [3]) S. 367. — [4]) Studies, S. 130.
[5]) TH. BARCLAY, Les blocus pacifiques, in der Rev. de dr. i, 1897, S. 474f.
[6]) M. T. BATY, Les blocus pacifiques, das. 1898, S. 606f.
[7]) F. P. CONTUZZI, Diritto internationale pubblico, Milano 1889, § 148.
[8]) Staatsstreitigkeiten, S. 127. — [9]) §§ 1324, 1325, 1735.
[10]) A. RONTIRIS, De l'évolution de l'idée de blocus pacifique, im Journ. de dr. i. pr. 1899, S. 225 bis 239.
[11]) V. §§ 750f. — [12]) II. S. 240f. — [13]) Principes, II. S. 198 und Völkerrecht, § 59 S. 375f.
[14]) A. DESJARDINS, Traité de droit commercial maritime, I., Paris 1878, S. 30.
[15]) S. 240f. — [16]) Principles, § 159. — [17]) § 95.
[18]) L. POINSARD, Études de droit international conventionnel, Paris 1894, S. 82, 83.
[19]) S. 258, 259.

aus: wenn man die Wirkung einer solchen Blockade dahin einschränkt, daſs in keiner Hinsicht der friedliche Verkehr mit dem Lande mittels anderer Schiffe als derjenigen des blockierten Staates gehindert wird, erscheine sie insoweit vom völkerrechtlichen Standpunkte unanfechtbar. Auch OLIVI[1]) hält eine Wegnahme neutraler Schiffe für unzulässig.

Das Institut de droit international hat sich in seiner Sitzung vom 7. September 1887 eingehend mit der Frage beschäftigt. Der Berichterstatter PERELS sprach sich im Prinzip für, der Mitberichterstatter GEFFCKEN gegen die Zulässigkeit der Verhängung einer Blockade in Friedenszeiten aus. Schlieſslich nahm das Institut folgende Erklärung an:

„L'établissement d'un blocus en dehors de l'état de guerre ne doit être considéré comme permis par le droit des gens que sous les conditions suivantes:

1⁰ Les navires de pavillon étranger peuvent entrer librement malgré le blocus;

2⁰ Le blocus doit être déclaré et notifié officiellement, et maintenu par une force suffisante;

3⁰ Les navires de la puissance bloquée qui ne respectent pas un pareil blocus peuvent être séquestrés. Le blocus ayant cessé, ils doivent être restitués avec leurs cargaisons à leurs propriétaires, mais sans dédommagement à aucun titre.“[2])

Die in der Verhandlung für die Zulässigkeit der Verhängung von Blockaden auſserhalb des Kriegszustandes geltend gemachten Gründe müssen aufrecht erhalten werden. Die Gegner lassen auſser Acht, daſs selbst harte Repressalien und sonstige Zwangsmaſsregeln, auch wenn sie die Interessen der Angehörigen dritter Staaten in Mitleidenschaft ziehen, ein geringeres Übel sind als der Krieg, das äuſserste Mittel der völkerrechtlichen Selbsthülfe. Die Kriegseröffnung ist eben nicht der einzige Weg völkerrechtlicher Gewaltaktionen. Ein zwangsweises Eingreifen ohne den Charakter des kriegerischen Angriffes dient gerade zur Vermeidung des Krieges. Am wenigsten aber kann der Umstand, daſs die Friedensblockade eine Maſsregel neueren Ursprungs ist, gegen die Zulässigkeit ihrer Anwendung geltend gemacht werden. Auch schlieſst der Umstand, daſs die Pariser Deklaration vom 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht, die Blockade behandelt, ihre Anwendbarkeit auſserhalb des Kriegszustandes nicht aus; diese Deklaration setzt nur fest, was im Kriege die Voraussetzung einer rechtsverbindlichen Blockade ist. Eine Ungerechtigkeit gegenüber dritten Staaten oder deren Angehörigen kann füglich dann nicht behauptet werden, wenn man Schiffe und Güter der letzteren im Falle des Blockadebruchs nicht der Einziehung, sondern nur einer vorläufigen Festhaltung unterwirft.

---

[1]) § 74, D. — [2]) Annuaire 1887/1888, S. 275f.

Zweiter Teil.

Seekriegsrecht.

I. Abschnitt.

Das Verhältnis der Kriegsparteien.

§ 31.

Einleitung.

I. Charakter des Krieges.

Die vielfach erörterten Fragen, ob der Krieg überhaupt erlaubt und unter welchen Voraussetzungen ein Krieg als gerechtfertigt angesehen werden könne, gehören nicht in die Lehre des positiven Völkerrechts. Die Staatenpraxis hat zu allen Zeiten die Zulässigkeit anerkannt, und auch der moderne Kulturstaat hält denselben Standpunkt fest. Man kann demgemäfs nur mit der Tatsache rechnen, dafs der Krieg ebensowenig vermeidbar ist, wie es Streitigkeiten und Gewaltakte zwischen einzelnen Personen sind. Dem Völkerrecht aber fällt die Aufgabe zu, seine civilisatorische Macht auf diesem Gebiete zur Geltung zu bringen, darauf fufsend, dafs der Krieg ein Rechtsmittel, nämlich das äufserste Mittel der Selbsthülfe, sei. Nur wenn man hiervon ausgeht, lassen sich Rechtsnormen für den Kriegszustand aufstellen, deren Ziel die möglichste Minderung und Milderung seiner Übel ist. Sieht man dagegen den Krieg als einen Zustand an, welchem die rechtliche Basis fehlt, so öffnet man damit auch jeder Willkür in seinem Verlaufe die Pforten. Die Frage, ob ein Krieg ein gerechter sei, ist für das Völkerrecht ohne praktische Bedeutung, schon aus dem Grunde, weil es keinen Richter gibt, der darüber zu entscheiden zuständig wäre. Indessen ist die Frage, welcher Krieg als ein gerechter anzusehen sei, nicht nur von Philosophen und Politikern, sondern, nach GROTIUS' Vorgang,[1] auch vielfach in der Rechtslehre mehr oder weniger eingehend behandelt worden.[2]

---

[1]) De jure belli ac pacis, lib. II. c. XXII f.
[2]) So bei BLUNTSCHLI, §§ 515 bis 518.

II. Begriff des Kriegsrechts.

Das Kriegsrecht ist der Inbegriff der Normen, welche im Falle eines Krieges vom Standpunkte des Völkerrechts aus für das Verhältnis der Kriegsparteien zueinander und zu dritten Mächten (Neutralen) gelten. Diese Normen bilden die Grundlage für den internationalen Rechtsschutz, auf welchen nicht nur der Private Anspruch hat, sondern der auch für die Streitkräfte selbst nach mannigfachen Richtungen hin erforderlich ist. Solche Regeln kannte das Altertum nur vereinzelt, z. B. hinsichtlich der Parlamentäre. Erst der Geist des neueren Kulturlebens und die allmählich eindringende Auffassung, dafs der Krieg nur ein notwendiges Übel sei, dafs sich auch die Kriegführung auf solche Aktionen zu beschränken habe, die zur Beseitigung dieses Übels erforderlich sind, dafs mithin jede zwecklose Grausamkeit verpönt ist, dafs der Krieg zwischen Staaten und deren Streitkräften, nicht aber gegen Privatpersonen geführt werden soll, haben zu einem System von Grundsätzen geführt, welche das Streben nach möglichst humaner Kriegführung deutlich erkennen lassen, und deren Nichtbeachtung nur in dem Falle der äufsersten Not, als sogenannte Kriegsraison, gerechtfertigt erscheinen kann.

Das Kriegsrecht ist aber auch heute noch die schwankendste Materie des Völkerrechts, und in erhöhtem Mafse gilt dies für das Seekriegsrecht, d. h. denjenigen Teil der Materie, welcher sich auf die Verhältnisse der Kriegführenden zueinander und der Neutralen auf dem maritimen Gebiete bezieht.

Wenn auch im allgemeinen für den Landkrieg und den Seekrieg dieselben Grundregeln gelten, so liegt es doch einerseits in der Natur der Sache und ist es andererseits durch eine jahrhundertealte Praxis begründet, dafs für den Seekrieg eine Reihe besonderer Maximen und Gebräuche, abweichend von der allgemeinen Kriegspraxis, bestehen, deren Eigentümlichkeiten sowohl in den Beziehungen zwischen den kriegführenden Teilen selbst, als auch in deren Verhältnis zu den Neutralen hervortreten. In ersterer Hinsicht sei namentlich hervorgehoben, dafs der Seekrieg auch gegen das Eigentum von Privatpersonen geführt wird, in letzterer kommen die mannigfachen Einschränkungen des neutralen Seehandelsverkehrs in Betracht. Wenn der Seekrieg früher lediglich ein Raubkrieg war, so ist er es heute noch in gewissem Umfange. Die neuere Doktrin und zum Teil auch die Praxis sucht dem entgegenzuwirken (s. § 36).

Vor dem Kriegsrecht stehen die kriegführenden Teile gleich. Wollte man das nicht anerkennen, so würde damit überhaupt der Rechtsboden entfallen. Die früher bisweilen aufgestellte Ansicht, dafs der ungerecht angegriffene Staat in den Mitteln der Abwehr weniger beschränkt sei als sein Gegner, ist unhaltbar. Jeder Teil pflegt ja auch sich für den ungerechtfertigterweise herausgeforderten beziehungsweise angegriffenen zu halten oder doch auszugeben.

§ 32.
Kriegführende Parteien.

I. Legitimation zur Kriegführung.

Vermöge der Gleichheit der unabhängigen Staaten steht das Recht, Krieg zu erklären und zu führen, einem jedem derselben zu. Ausgeübt wird dieses Recht regelmäfsig durch die oberste Staatsgewalt nach Mafsgabe der staatsgrundgesetzlichen Bestimmungen; in zusammengesetzten Staaten ist es in der Regel der Zentralbundesgewalt vorbehalten. Im Deutschen Reich steht nach Artikel 11 der Verfassung das Recht, im Namen des Reichs Krieg zu erklären, dem Kaiser zu; jedoch ist dazu die Zustimmung des Bundesrats erforderlich, es sei denn, dafs ein Angriff auf das Bundesgebiet oder dessen Küsten erfolgt.

II. Bürgerkrieg.

Die bewaffnete Aktion innerhalb eines Staates zwischen verschiedenen politischen Parteien hat bei ihrem Beginne niemals den Charakter des Krieges im völkerrechtlichen Sinne. Sie kann aber diesen Charakter gewinnen, sobald die Parteien einen getrennten territorialen Besitzstand gegeneinander erlangt haben und behaupten. Es hängt alsdann von dem politischen Ermessen der fremden Mächte ab, ob sie diejenige Partei, welche sich der legitimen Regierung gegenüber im Zustande der Feindseligkeit befindet, als wirkliche Kriegspartei anerkennen wollen. In einer solchen stillschweigenden oder ausdrücklichen Anerkennung liegt noch nicht die Anerkennung eines neuen Staates oder einer neuen Regierungsgewalt. So haben nach der Insurrektion der Südstaaten der nordamerikanischen Union England und Frankreich dieselben niemals als einen neuen Staat, wohl aber als kriegführende Macht anerkannt, und zwar bereits zu einer Zeit, als die Regierung von Washington mit Fug dieselbe Partei für Rebellen erklärte. Die im Kampfe gegeneinander befindlichen politischen Parteien pflegen überhaupt in ihren Wechselbeziehungen die Grundsätze des internationalen Rechts erst dann zur Geltung zu bringen, wenn sie dazu, jede in ihrem eigenen Interesse, gezwungen sind. Es läfst sich allerdings nichts dagegen einwenden, wenn Aufständischen gegenüber zunächst das Strafgesetz in Anwendung gebracht wird. Wird aber die aufständische Partei zu einer militärisch organisierten Macht und das Strafgesetz ihr gegenüber ohnmächtig, so mufs sich die Regierungspartei, wenn sie es dennoch ferner walten läfst, auf Repressalien gefafst machen. Kann also nach Lage der Verhältnisse und namentlich in Berücksichtigung des Umfanges der Insurrektion und der Organisation der aufständischen Partei ein regelrechtes Strafverfahren nicht mehr in Anwendung gebracht werden, dann gebietet es das beiderseitige Interesse, die Regeln des internationalen Kriegsrechts gelten zu lassen; das kann um so unbedenklicher geschehen, als darin keineswegs eine Anerkennung der Berechtigung des Aufstandes zu finden ist. So hatte auch seiner Zeit während des nordamerikanischen Unabhängigkeits-

krieges England es sehr bald aufgeben müssen, die aufständischen Amerikaner als Rebellen zu behandeln. Ebenso hat, 80 Jahre später, nach Niederwerfung des Aufstandes der Südstaaten, die nordamerikanische Unionsregierung nicht umhin gekonnt, auf die Anwendung des Strafgesetzes gegen die Rebellen zu verzichten. Tatsächlich hatte aber auch schon im Verlauf des Krieges die Behandlung derselben als Feinde und nicht als Verbrecher die Regel gebildet. Übrigens war bereits durch die Verhängung des Blockadezustandes über die südstaatlichen Küsten durch den Erlafs des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 19. April 1861 der wirkliche Kriegszustand anerkannt worden; denn diese Blockade trug nicht blofs den Charakter einer Sperrung der eigenen Häfen; sie zog dritte Mächte in Mitleidenschaft wie jede wirkliche Kriegsblockade.[1])

§ 33.

Kriegsgebiet.

I. Begrenzung.

Das Gebiet des Krieges ist

a) das Land- und Seegebiet der kriegführenden Mächte;

b) das offene Meer.[2])

Auch diejenigen nicht zum Meere gehörigen Eigengewässer der kriegführenden Staaten, die dem Betriebe der Seefahrt dienen, gehören dem Seekriegsschauplatz an.[3])

---

[1]) Wertvolle Betrachtungen über den Charakter dieser Blockade vom Standpunkte des internationalen Rechts sowohl wie des amerikanischen Staatsrechts bei Upton, S. 44 f. und 298 f. — Nähere Erörterungen über die Rechtsverhältnisse der Parteien im Bürgerkriege und die Anwendung der Regeln des internationalen Kriegsrechts während eines solchen bei Vattel, III. S. 150. Ferner in dem Vortrag Sir William Harcourt's in der Sitzung der Royal United Service Institution vom 9. Juni 1865 (übersetzt in der Rev. marit. et col., Bd. 19 S. 503 f.); seine Ausführungen gipfeln in dem Satze: Der Kriegszustand ist eine quaestio facti, und zwar eine solche, welche die neutralen Mächte unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit zu entscheiden haben. — Schwierigkeiten über die Ansehung der für die Kongrefspartei tätigen Kriegsschiffe der chilenischen Flotte während des Bürgerkrieges 1890 entstanden mit Rücksicht darauf, dafs nicht diese mächtige Partei, sondern der Präsident Balmaceda mit seinem Anhang formell die chilenische Regierungsgewalt dem Auslande gegenüber repräsentierte. S. den Aufsatz „Das Seekriegsrecht im chilenischen Kriege“, in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Jahrg. 1891 S. 181 f. — Reiches Material bei Wharton, §§ 380, 381; s. auch dessen Abhandlung „Insurgents as belligerents“ in The Albany Law Journal, 1886, S. 125 bis 131. — Ferner Marqués de Olivart, Del reconocimiento de beligerancia y sus efectos imediatos, Madrid 1895; die Ergebnisse dieser Arbeit teilt E. Lehr in der Rev. d. dr. i. 1896 S. 100 f. mit. — S. auch Naval War College, International Law Situations, 1901, S. 108 bis 137.

[2]) N. W. C. Art. 2: „*The area of maritime warfare comprises the high seas or other waters that are under no jurisdiction, and the territorial waters of belligerents. Neither hostilities nor any belligerent right, such as that of visitation and search, shall be exercised in the territorial waters of neutral States.*“

[3]) Nicht einleuchtend erscheint die Auffassung bei v. Liszt (S. 317): ein Gefecht, das etwa in der unteren Elbe zwischen Kriegsschiffen ausgetragen wird, sei kein Seegefecht, sondern nach Landkriegsrecht zu beurteilen. Die

II. Neutralität im objektiven Sinne.

Man versteht unter Neutralität im objektiven Sinne die hergebrachte oder konventionelle Exemtion gewisser Objekte vom Kriegszustande. Solche Objekte sind Personen, wie z. B. das für die Krankenpflege bestimmte Personal, Sachen, Institute und Gebiete, und zwar sowohl ganze Staatsgebiete[1]) wie einzelne Plätze und Gewässer.[2])

In Betreff des Schwarzen Meeres s. § 5, II, in Betreff der Donaumündungen Artikel 21 der Donauschiffahrtsakte vom 2. November 1865 und Artikel 7 des Londoner Vertrages vom 13. März 1871.

III. Neutralisierung der Ostsee.

Die Frage der Zulässigkeit einer Neutralisierung der Ostsee im Fall eines Krieges, bei welchem externe Mächte beteiligt sind, ist seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wiederholt der Gegenstand von Verhandlungen und Vereinbarungen gewesen. Im Roeskilder Frieden, 1758, kamen Dänemark und Schweden überein, kein Kriegsschiff fremder

---

untere Elbe dient der Seefahrt; im Sinne des § 1 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 ist dies für das äufsere Revier der Elbe auch zum Ausdruck gelangt durch § 1 der Ausführungsbestimmungen vom 10. November 1899. — Über die Frage „Landkrieg" oder „Seekrieg" s. auch H. Rettich, Prisenrecht und Flufsschiffahrt, eine völkerrechtliche Studie, in der Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge, Heft 141, Hamburg 1892, S. 7.35 f.

[1]) Über die dauernde Neutralisierung solcher Gebiete s. E. Nys, Notes sur la neutralité, in seinen Études de droit international et de politique, 2. série, Bruxelles et Paris 1901, S. 47 bis 163. Ferner Sir Travers Twiss, On international conventions for the neutralisation of territory and their application to the Suez Canal, London 1887.

[2]) Als im Jahre 1870 in Nagasaki die Privatnachricht vom Ausbruche des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich eintraf, machte daselbst der Kommandant des französischen Kriegsschiffes „Dupleix" dem Kommandanten der deutschen Korvette „Hertha" den Vorschlag, für den Fall des Krieges die Neutralisierung der japanischen und chinesischen Gewässer in Antrag zu bringen; der deutsche Kommandant stimmte dem zu. Man ging dabei von der Auffassung aus, dafs auf jenen Stationen die europäischen Mächte gemeinschaftlich mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika civilisatorische Aufgaben zu erfüllen hätten und dafs mithin dort eine Solidarität ihrer Interessen bestehe, gegenüber welcher alle inneren Streitigkeiten zwischen ihnen in den Hintergrund treten müfsten. Die Vertreter Deutschlands und Frankreichs in Yokohama berichteten unterm 22. August an ihre Regierungen und befürworteten die Neutralisierung der ostasiatischen Gewässer. Der preufsische Marineminister erklärte durch ein Telegramm vom 20. November sein Einverständnis; die französische Regierung verhielt sich aber ablehnend. Der Gesandte der Vereinigten Staaten in Paris hatte vergeblich die Herbeiführung der Neutralisierung zu erzielen gesucht. Jules Favre begründete die Ablehnung dahin: „Da Preufsen nicht hinreichende Seestreitkräfte besitzt, um in den Gewässern von China und Japan den dort durch eine grofse Zahl von Kauffahrteischiffen repräsentierten deutschen Handel zu schützen, so ist es augenscheinlich, dafs ihm an der Neutralisierung dieser Meere alles liegen mufs, während Frankreich im Gegenteil nur dadurch verlieren kann. Wenn Preufsen mit so äufserster Hartnäckigkeit alle die Vorteile benutzt, die ihm bis jetzt das Waffenglück in dem gegenwärtigen Kriege zu Land gegeben hat, so können wir keinen Augenblick auf diejenigen verzichten, welche unsere Überlegenheit auf dem Meere uns gibt." S. die Abhandlung: Die norddeutschen Kriegsschiffe in Ostasien während des deutsch-französischen Krieges (anonym), Berlin 1872.

Staaten durch den Sund oder die Belte in die Ostsee einlaufen zu lassen. Demnächst wurde in einem Abkommen von 1759 zwischen Rufsland und Schweden die Ostsee für ein allen Feindseligkeiten verschlossenes Meer erklärt. Dänemark trat im folgenden Jahre bei. — Gelegentlich der Vereinbarung der bewaffneten Neutralität der nordischen Mächte von 1780 wurde derselbe Grundsatz verkündet.[1]) Im folgenden Jahre schlofs sich Preufsen, im Hinblick auf die gemeinsamen Interessen aller neutralen Adjazenten, dem an. Als Ziel wurde bezeichnet die Garantie einer Freihaltung der Ostsee von allen Feindseligkeiten, seeräuberischen und sonstigen Gewaltakten.[2]) Von externen Staaten erklärten Frankreich, England und die Niederlande ihre Zustimmung, wenigstens für die Kriegsverhältnisse jener Zeit.[3]) Das Prinzip wurde auch aufrecht erhalten in späteren Konventionen der skandinavischen Mächte, zuletzt in dem Vertrage zwischen Dänemark und Schweden vom 27. März 1794.[4])

In der Folge hat man jedoch nicht daran festgehalten, wenngleich auch noch im Jahre 1806 der König von England seinen Kriegsschiffen und Kapern verbot, in der Ostsee Kauffahrteischiffe anzuhalten, aufzubringen oder sonst der freien Fahrt derselben irgendwie hinderlich zu sein.[5])

---

[1]) Die Publikation lautet:

„*Les États du Roi de Danemarc et de Norvège sont situés de manière, que le commerce de ses sujets entre les Provinces appartenantes à sa Couronne seroit troublé, si S. M. ne prenoit toutes les mesures capables de garantir la Baltique et ses côtes de toutes hostilités et violences, et de la mettre à l'abri des courses des armateurs et vaisseaux armés.*

Le Roi a donc résolu, pour entretenir la libre et tranquille communication entre ses Provinces, de déclarer que la Mer Baltique étant une Mer fermée, incontestablement telle par sa situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait, S. M. ne sçauroit admettre l'entrée des vaisseaux armés des Puissances en guerre dans cette Mer, pour y commettre des hostilités contre qui que ce soit.

Les deux autres Cours du Nord adoptent et professent le même système, qui est d'autant plus juste et naturel, que toutes les Puissances, dont les États entourent la Baltique, jouissent de la plus profonde paix, et la regardent comme un des plus grands biens que des Souverains puissent procurer à leurs sujets."

[2]) Art. I der Vereinbarung zwischen Preufsen und Rufsland vom 8. Mai 1781 lautet: „*Comme Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies sont toujours également intéressées à veiller à la sûreté et à la tranquillité de la mer baltique, et à la mettre à l'abri des troubles de la guerre et des courses des armateurs, système d'autant plus juste et plus naturel, que toutes les Puissances dont les États l'environnent, jouissent de la plus profonde paix, Elles sont mutuellement convenues de soutenir que c'est une mer fermée, incontestablement telle par la situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait et de prendre pour cet effet entre Elles des mesures capables de garantir cette mer et ses côtes de toutes hostilités, pirateries et violences.*"

[3]) Ortolan, II. S. 290; Bergbohm, S. 171.

[4]) Art. X dieses Vertrages setzt fest: „*La Baltique devant toujours être regardée comme une mer fermée et inaccessible à des vaisseaux armés des parties en guerre éloignées, est encore déclarée telle de nouveau par les parties contractantes, décidées à en préserver la tranquillité la plus parfaite.*"

[5]) Erlafs vom 21. Mai 1806, bei G. Fr. v. Martens, Nouveau Recueil, I. S. 438.

Die Durchführung der Schliefsung der Ostsee würde, insofern es hierbei nur auf die Sperrung enger Einfahrtspassagen ankommt, selbst Seemächten ersten Ranges gegenüber, kaum erhebliche Schwierigkeiten bieten. Hier aber handelt es sich nicht um die Durchführbarkeit und die ohne Frage hohe strategische Bedeutung, sondern um die Berechtigung der Sperrung Kriegsschiffen gegenüber für die Dauer des Krieges. Diese hat in der Doktrin vielfache Anerkennung gefunden.

G. Fr. v. MARTENS[1]) erklärt: „*Le Danemarc tenant les clefs de la Baltique, a itérativement déclaré aux puissances qui n'ont point de possessions sur les bords de cette mer, qu'il la régarde comme neutre en temps de guerre par rapport à elles, et les puissances qui bordent la Baltique sont d'accord entre elles sur ce principe.*" JACOBSEN[2]) stellt die Ansehung der Ostsee für ein mare clausum in diesem Sinne als die Regel hin. HAUTEFEUILLE[3]) bemerkt: Wenn auch die Ostsee kein geschlossenes Meer sei, so laufe doch deren Verschliefsung gegen Kriegsoperationen, das Einvernehmen aller Ufermächte vorausgesetzt, den Grundsätzen des internationalen Rechts nicht zuwider. ORTOLAN:[4]) Die Kollektivmafsregel der nordischen Mächte im 18. Jahrhundert sei angesichts der lokalen Verhältnisse, der Konfiguration und der geringen Ausdehnung der Ostsee vollkommen berechtigt gewesen; es habe sich keineswegs um die Inanspruchnahme eines Eigentumsrechts, um die Herstellung eines „mare clausum" im Sinne SELDENS, im Gegensatz zu der Freiheit des Meeres, gehandelt, sondern, unter Wahrung dieser Freiheit für den friedlichen Verkehr, um Einschränkung der Übel des Krieges. Auch DE CUSSY[5]) erkennt das Recht der Ostseemächte implicite an, ebenso LEROY.[6]) WHEATON[7]) weist darauf hin, dafs England allerdings im Jahre 1807 erklärt hat, es habe niemals die Ansehung der Ostsee als mare clausum anerkannt, fügt aber hinzu, dafs eine solche Anerkennung doch wohl aus gewissen Umständen hätte entnommen werden können. In Verbindung hiermit mufs es von besonderem Gewicht erscheinen, dafs PHILLIMORE[8]) unbedenklich die Ostsee den geschlossenen Meeren gleichstellt, indem er, anknüpfend an die Hoheitsrechte der einzelnen Staaten in ihren nationalen Gewässern, erklärt: „*There is another class of enclosed seas to which the same rules of law are applicable — seas which are landlocked, though not entirely surrounded by land. Of these, that great inlet which washes the coasts of Denmark, Sweden, Russia and Prussia, the Ostsee as the Germans call it, the Baltic Sea according to its usual appellation, is the principle.*"

Andere Publizisten haben gegen diese Anschauungen Bedenken erhoben, namentlich: DEN BEER POORTUGAEL,[9]) RIVIER,[10]) BONFILS,[11]) MATZEN.[12]) Ihre Bedenken erscheinen jedoch nicht durchgreifend gegenüber dem in älteren Vereinbarungen und Zugeständnissen enthaltenen Anerkenntnis des Rechts der Adjazenten, die Ostsee den Kriegsoperationen zu verschliefsen.

Es wird also in künftigen Kriegen von dem politischen Ermessen

[1]) Précis, S. 415. — [2]) S. 581. — [3]) Histoire, S. 21, 22. — [4]) II. S. 200, 201. — [5]) I. S. 135. — [6]) S. 91. — [7]) Éléments, I. S. 175 f. — [8]) I. § 206. — [9]) S. 61 f. — [10]) Principes, II. S. 218. — [11]) § 504. — [12]) S. 76, 77.

der neutralen Ostseemächte abhängen, ob sie von dieser Befugnis Gebrauch machen wollen. Anders freilich liegt der Fall, wenn die eine oder die andere dieser Mächte selbst Kriegspartei ist. Dann würde es eine unzulässige Beeinträchtigung der Kriegsoperationen des Gegners sein, wollte man ihn verhindern, jener Kriegsmacht in der Ostsee entgegenzutreten, während es letzterer unbenommen wäre, ihre Seestreitkräfte nach aufsen zu entfalten. Während des Krimkrieges 1854 bis 1856 und während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 war denn auch keine Rede davon, das Einlaufen der verbündeten englischen und französischen bezw. der französischen Flotte durch die Meerengen zu verhindern oder auch nur dagegen Einspruch zu erheben.

Bei dem drohenden Ausbruch eines Krieges zwischen Rufsland und England im Jahre 1885 kam die Frage in politischen Kreisen zur Erörterung aus Anlafs einer angeblich angeregten gemeinsamen Aktion der nordischen Mächte und des Deutschen Reichs zum Zweck der Neutralisierung der Ostsee. Das Gladstonesche Organ The Daily News brachte unterm 30. April einen scharfen Artikel gegen die Rechtszulässigkeit einer solchen Koalition und führte aus: Das Völkerrecht biete keine Rechtfertigung für ein derartiges Vorgehen; die baltischen Mächte hätten ebensowenig die Befugnis, die Ostsee zu schliefsen, wie England und Frankreich gemeinschaftlich, die Durchfahrt durch den Ärmelkanal zu untersagen. Ganz anders liege die Sache hinsichtlich der Einfahrtsstrafsen zum Schwarzen Meer, die, durch türkisches Gebiet eingeschlossen, meist weniger als 6 Meilen breit seien; hier beruhe die Einschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen auf den internationalen Verträgen von 1840, 1841, 1856 und 1871. Hierbei wird übersehen, dafs die Strafse von Calais nicht, wie es die Meerengen der Ostsee sind, Territorialmeer ist.

In einem Artikel „En dansk-svensk Forsvarssag“,[1]) betreffend die Seebefestigung Kopenhagens und die Schliefsung des Sundes, legt Bajer des näheren dar, wie sehr die Neutralisierung des Sundes allen seefahrenden Nationen zum Vorteil gereichen und wie der Seehandel geschädigt werden müsse, wenn der Sund zum Kriegsschauplatz würde, womit ein Auslöschen der Feuer und eine Aufnahme der Seezeichen verbunden wäre. Er kommt schliefslich zu dem Ergebnis: „Vor allen Dingen ist es notwendig, eine grundsätzliche völkerrechtliche Vereinbarung herbeizuführen, wonach die nordischen Reiche oder Dänemark allein berechtigt sein sollen, zum Schutz ihrer Neutralität in Kriegszeiten den Sund für die Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte zu schliefsen, mit der Mafsgabe, dafs dadurch nicht der Zugang der Ostsee gesperrt wird, sondern die freie Fahrt durch den grofsen Belt unbehindert bleibt, und dafs auch die freie Fahrt der Handelsschiffe durch den Sund nicht weiter beeinträchtigt wird, als die Kriegsverhältnisse es unbedingt erheischen.“

[1]) Tidskrift for Søvæsen, 1888, S. 125 f. und 253 f.

IV. Neutralisierung des Suezkanals.[1])

Bald nach Eröffnung dieser Verbindungsstrafse zwischen dem Mittelländischen Meer und dem Indischen Ozean kam die Frage ihrer Freihaltung für den Verkehr auch in Kriegszeiten zur Erörterung. Das Institut de droit international befafste sich in den Sitzungen von 1878 und 1879 mit der Angelegenheit.[2]) Politische und wirtschaftliche Erwägungen führten alsdann, im Jahre 1883, zur offiziellen Anregung einer internationalen Vereinbarung seitens der englischen Regierung. Leitend für das Vorgehen Englands war die Besorgnis, dafs in einem Kriege, an welchem die Türkei, und mithin mittelbar auch Ägypten, als deren Vasallenstaat, beteiligt wäre, die Offenhaltung des Kanals für die Schiffahrt in Frage gestellt werden könnte.[3]) Nach langen Verhandlungen, an denen die europäischen Grofsmächte, die Türkei, die Niederlande und Spanien beteiligt waren, kam eine Einigung zu stande.[4]) Der Vertragsabschlufs erfolgte am 29. Oktober 1888 zu Konstantinopel, die Ratifikation am 22. Dezember 1888. [Anlage.]

Der Hauptinhalt ist, soweit er hier in Betracht kommt, dieser: Der Kanal soll jederzeit, im Kriege wie im Frieden, für Handels- und Kriegsschiffe ohne Unterschied der Flagge frei und offen sein. Die Vertragsmächte verpflichten sich, die freie Benutzung in Kriegs- wie in Friedenszeiten nicht zu beeinträchtigen. Der Kanal soll niemals einer Blockade unterworfen werden. Mit Rücksicht darauf, dafs der Kanal auch von Kriegsschiffen kriegführender Mächte frei durchfahren werden darf, verständigen sich die Vertragsteile dahin, dafs in dem Kanal und seinen Zufahrtshäfen sowie in einer Zone von drei Seemeilen von diesen Häfen ab gerechnet keine kriegerischen Handlungen noch Störungen der freien Schiffahrt vorgenommen werden dürfen, auch wenn das

---

[1]) Literatur: E. CARATHEODORY, Das Stromgebietsrecht und die internationale Flufsschiffahrt. Die internationalen Kanäle (§ 82), in v. HOLTZENDORFFS Handbuch des Völkerrechts, II. S. 386 f.; SIR TRAVERS TWISS, Le canal maritime de Suez, in der Rev. de dr. i. Bd. 17 (1885) S. 615 f.; ÉD. ENGELHARDT, Du principe de neutralité dans son application aux fleuves internationaux et aux canaux maritimes, das. Bd. 18 (1886) S. 159 f.; W. BENNET MUNRO, The neutralization of the Suez Canal, in den Annals of the American Academy of the political and social science, Mai 1901, S. 13 bis 34; fernere Literatur bei BONFILS, § 512 und in der Zeitschr. f. Intern. Pr. und öffentl. R., Bd. 12 (1902) S. 365.

[2]) Annuaire 1878, S. 147 und 1879/1880, S. 111 f. und 328 f.

[3]) Über die Erörterung dieser Frage nach Ausbruch des russisch-türkischen Krieges, 1878, s. F. v. MARTENS, Völkerrecht, II. S. 253; ferner HOLLAND, Studies, S. 270 f.

[4]) HOLLAND (a. a. O. S. 293) weist auf den wichtigen vor Unterzeichnung der Akte englischerseits gemachten und den übrigen Mächten mitgeteilten Vorbehalt hin, dahin lautend: „*Les Délégués de la Grande-Bretagne, en présentant ce texte de Traité comme le régime définitif destiné à garantir le libre usage du Canal de Suez, pensent qu'il est de leur devoir de formuler une réserve générale quant à l'application de ces dispositions en tant qu'elles ne seraient pas compatibles avec l'état transitoire et exceptionnel où se trouve actuellement l'Égypte, et qu'elles pourraient entraver la liberté d'action de leur Gouvernement pendant la période de l'occupation de l'Égypte par les forces de Sa Majesté Britannique.*“ — S. ferner T. M. C. ASSER, La convention de Constantinople pour le libre usage du canal de Suez, in der Rev. d. dr. i. Bd. 20 (1888) S. 529 f.

Ottomanische Reich eine der kriegführenden Mächte sein sollte. Kriegsschiffe Kriegführender dürfen im Kanal und in seinen Zufahrtshäfen nicht mehr als den durchaus notwendigen Bedarf an Proviant und sonstigen Ausrüstungsgegenständen einnehmen; ihre Durchfahrt durch den Kanal soll mit tunlichst geringem Zeitaufwand erfolgen; ihr Aufenthalt in Port Saïd und auf der Reede von Suez soll, aufser im Notfall, nicht über 24 Stunden dauern. Zwischen dem Abgang eines Kriegsschiffes einer kriegführenden Macht aus einem der Zufahrtshäfen und dem Auslaufen eines Schiffes der gegnerischen Macht soll stets ein Zeitraum von 24 Stunden liegen.[1] Im Kanal und in seinen Zufahrtshäfen sollen kriegführende Mächte regelmäfsig weder Truppen noch Munition noch Kriegsmaterial ausladen oder einnehmen lassen. Für Prisen sollen in jeder Hinsicht dieselben Grundsätze gelten wie für Kriegsschiffe. Im Kanal sollen keine Kriegsschiffe stationiert werden; jedoch darf jede Macht in den Zufahrtshäfen von Port Saïd und Suez zwei Kriegsschiffe stationieren; Kriegführende dürfen aber dieses Recht nicht ausüben. Die vorgedachten Einschränkungen sollen die Befugnis des Sultans und des Khediven, mittels ihrer eigenen Streitkräfte den Schutz Ägyptens und die Aufrechthaltung der öffentlichen Ordnung wahrzunehmen, nicht beeinträchtigen; indessen soll dadurch die freie Benutzung des Kanals nicht gehindert werden.

Gemäfs Artikel XVI des Vertrages sind demselben später beigetreten: Griechenland, Norwegen und Schweden, Dänemark, Portugal, Japan und China.

V. Neutralisierung eines Kanals durch Centralamerika.[2]

Der Ausgangspunkt liegt in dem Vertrage vom 19. April 1850, betreffend die Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Grofsbritannien für den Fall der Anlage eines Kanals zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean durch Nicaragua, bekannt unter der Bezeichnung (nach dem Namen der beiderseitigen Bevollmächtigten) „Clayton-Bulwer Treaty".[3] Nach diesem Abkommen sollte keiner der kontrahierenden Staaten eine ausschliefsliche Kontrolle

---

[1]) Vgl. § 39, III.

[2]) S. die Abhandlung von A. J. DE BUSTAMANTE, Le canal de Panama et le droit international, in der Rev. de dr. i. Bd. 27 (1895), S. 112 bis 142 und S. 223 bis 253 in folgenden Abschnitten: I. Historique. II. Des idées et de la politique des États-Unis d'Amérique concernant le canal. III. Attitude des puissances européennes. IV. De la conduite et des aspirations de la Colombie. V. Examen raisonné de la question. — Eine beachtenswerte Darstellung des Kanalprojekts vom geschichtlichen, politischen und wirtschaftlichen Standpunkt enthält die Arbeit von L. M. KEASBEY, Der Nicaragua-Kanal, Geschichte und Beurtheilung des Projekts, Strafsburg 1893 (Heft XI der Abhandlungen aus dem Staatswissenschaftlichen Seminar zu Strafsburg i/E., herausg. von KNAPP); von demselben Verfasser: The Nicaragua canal and the Monroe doctrine, London 1897. — S. ferner J. G. WHITELEY, Les traités Clayton-Bulwer et Hay-Pauncefote, in der Rev. de dr. i., Bd. 23 (1901) S. 5 bis 14, sowie die bei BONFILS, S. 284 Anm. 1 angegebene Literatur.

[3]) Mitgeteilt in der Zeitschr. f. Intern. Pr. u. öffentl. R., Bd. 12 (1902) S. 368 f.

über den künftigen Kanal ausüben, und es sollten Befestigungen oder sonstige Vornahmen zur Beherrschung des Kanals oder der ihn umgebenden Gebiete von Centralamerika nicht ausgeführt werden; ferner sollten Abmachungen des einen oder des anderen Teiles mit den anliegenden Staaten (Nicaragua und Costa Rica) zur Erlangung besonderer Vergünstigungen für seine Untertanen in Bezug auf Handel und Schifffahrt nicht stattfinden, wenn solche nicht auch den Angehörigen des anderen Teiles zugestanden wurden. Hieran schlossen sich Festsetzungen über die Neutralität des Kanals, die unter gewissen Voraussetzungen von beiden Teilen garantiert wird. Diese Grundsätze sollten auch hinsichtlich aller anderen Verkehrswege durch den Isthmus zwischen Nord- und Südamerika, Kanäle oder Eisenbahnen, insbesondere für einen Kanal durch Panama, mittels künftiger Vereinbarung zur Geltung gebracht werden.[1])

Später entwickelte sich in Nordamerika eine starke Agitation gegen die durch den Clayton-Bulwer Vertrag den Vereinigten Staaten auferlegten Schranken. Dies führte zu weiteren Verhandlungen zwischen den beiden Vertragsmächten, „in dem gegenseitigen Wunsche, die Erbauung eines Schiffahrtskanals zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean zu erleichtern, und zu dem Zweck alle Bedenken zu beseitigen, die aus jenem Vertrage entnommen werden können“. Das Ergebnis der Verhandlungen war zunächst ein (nach den beiderseitigen Bevollmächtigten benanntes) Abkommen, der Hay-Pauncefote Vertrag vom 5. Februar 1900, durch den die Basis des alten Vertrages wesentlich verschoben wurde, insofern Grofsbritannien das Recht der Mitkontrolle preisgab. In Amerika stiefs das neue Abkommen auf lebhaften Widerspruch, namentlich wegen des darin enthaltenen Verzichtes auf die Anlage von Befestigungen und wegen der Neutralitätsklausel. Die dem Kongrefs gemachte Vorlage wurde sowohl im Repräsentantenhause wie im Senat wesentlichen Abänderungen unterzogen, welche die Übertragung einer uneingeschränkten Herrschaft über das Kanalgebiet im Frieden wie im Kriege an die Regierung der Vereinigten Staaten einschlossen. Es entsprach dies dem seit langer Zeit von der Washingtoner Regierung vertretenen Standpunkte. Bereits in seiner Botschaft vom 8. März 1880 hatte sich der Präsident Hayes dahin ausgesprochen: *„The policy of this country is a canal under American control. The United States cannot consent to the surrender of this control to any European power, or to any combination of European powers . . . the interoceanic canal across*

[1]) In der Folge wurde durch den zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua abgeschlossenen Vertrag vom 21. Juni 1867 seitens der Vereinigten Staaten gleichfalls die Garantie für die Neutralität aller Verbindungsstrafsen zu Lande und zu Wasser durch das Gebiet von Nicaragua zwischen den beiden Weltmeeren übernommen und zugleich die Verständigung mit anderen Staaten über den Beitritt zu dieser Garantieverpflichtung. Hieran knüpften sich ein Bündnisvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua, der s. g. Frelinghuysen-Zavala Vertrag, vom 1. Dezember 1884, und die in den Artikeln VI der Konzessionserteilungen von Nicaragua vom 24. April 1887 und von Costa Rica vom 9. August 1888 getroffenen Festsetzungen über die Neutralität des zukünftigen Kanals.

the American Isthmus will be the thoroughfare between our Atlantic and our Pacific shores, and virtually a part of the coast line of the United States." Für die britische Regierung erschien der Vertrag in seiner veränderten Gestalt unannehmbar, und es erfolgte deshalb keine Ratifikation.

Die Verhandlungen wurden jedoch wieder aufgenommen und führten am 18. November 1901 zu einem Abschlufs seitens der bisherigen Bevollmächtigten unter dem Titel „Treaty to facilitate the Construction of a Ship Canal to connect the Atlantic and Pacific Oceans".[1]) Durch diesen Vertrag wurde zunächst derjenige von 1850 ausdrücklich beseitigt. Sodann wurde vereinbart, dafs der Kanal unter den Auspizien der Regierung der Vereinigten Staaten gebaut werden darf, und dafs diese Regierung sowohl alle Rechte, die sich aus der Herstellung ergeben, als auch die ausschliefsliche Befugnis besitzen und ausüben soll, für die Organisation und Betriebsleitung des Kanals Bestimmungen zu treffen. Es wird ferner die Neutralisierung des Kanals auf der Basis der Konvention vom 29. Oktober 1888 über die freie Schiffahrt auf dem Suezkanal ausgesprochen und festgesetzt, dafs ein Wechsel territorialer Souveränetät oder internationaler Beziehungen des Landes oder der Länder, durch welche der Kanal sich erstreckt, das allgemeine Prinzip der Neutralisierung oder die Verpflichtung der beiden Vertragsmächte nicht berühren soll. Bei der Beratung der Vorlage im Senat zu Washington am 10. Dezember 1901 wies der Senator Lodge darauf hin, dafs im Falle eines Krieges die Vereinigten Staaten freie Hand hätten; er begründete diese Auffassung damit, dafs in dem s. Zt. nicht ratifizierten Hay-Pauncefote Vertrag bestimmt worden ist: der Kanal soll im Frieden wie im Kriege den Handels- und Kriegsschiffen aller Nationen offen stehen, während in dem neuen Abkommen die Worte „*in time of war and in time of peace*" weggelassen sind. Diese Auffassung fand keinen Widerspruch. Die Ratifikation des neuen Vertrages ist am 21. Februar 1902 erfolgt.[2])

§ 34.

Seestreitkräfte.

I. Die Kriegsmacht im allgemeinen.

Nicht die gesamte Bevölkerung eines im Kriege befindlichen Staates ist aktiv und passiv an der Kriegführung beteiligt. Die rechtmäfsigen Bestandteile der Wehrkraft sind vielmehr bestimmte Kategorieen von

---

[1]) Der Vertrag ist abgedruckt in der Zeitschr. f. Intern. Pr. u. öffentl. R., Bd. 12 (1902) S. 366 f.

[2]) Mittlerweile haben auch zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua erneute Verhandlungen über die Anlage des Isthmuskanals stattgefunden. Daneben findet aber eine lebhafte Agitation zu Gunsten der Ausführung des Kanals, anstatt durch Nicaragua, durch die Landenge von Panama, unter Einbeziehung der bereits vorhandenen Anlagen des Panamakanals, statt. Die bezüglichen Erörterungen sind noch nicht zum Abschlufs gelangt.

militärischen Verbänden (Truppenkörpern, Behörden etc.). Sie zerfallen in die reguläre und in die irreguläre Land- und Seemacht. Zu den Streitkräften gehören Kombattanten und Nichtkombattanten; letztere, in deren Beruf der Gebrauch der Waffe nicht liegt, sind dazu nur befugt im Falle der Not oder kraft einer besonderen Ermächtigung.

Jeder Staat setzt selbständig die Organisation seiner Streitkräfte fest. Die Zugehörigkeit zur Kriegsmacht hat vor allem eine militärische Organisation unter staatlicher Autorität zur Voraussetzung; mindestens ist die Ermächtigung der Regierungsgewalt erforderlich. Ist diese erteilt, so werden unter gewissen Bedingungen auch Freikorps, die selbständig operieren, den regulären Truppenkörpern gleich erachtet.[1])

Die im Falle eines Krieges in die Kriegsflotte eingestellten Hülfsschiffe sind ein Teil der irregulären Seemacht.[2])

II. Freiwillige Seewehr.

Für die Zugehörigkeit zu den legitimen Seestreitkräften müssen im allgemeinen dieselben Normen gelten wie für die Zugehörigkeit zur Feld-Armee. Dies trifft namentlich zu für eine beim Ausbruch oder im Laufe eines Krieges organisierte freiwillige Seewehr, gleichviel, ob deren Aktion lediglich auf See in Wirksamkeit treten oder sich vom Lande aus gegen die feindlichen Schiffe richten soll. Die Bildung einer solchen freiwilligen Seewehr wurde nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges durch den Erlafs des Königs von Preufsen vom 24. Juli 1870 genehmigt.[3])

---

[1]) Die auf der Haager Friedenskonferenz mittels Abkommens vom 29. Juli 1899 getroffenen Bestimmungen, betr. die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges, enthalten im Art. 1 Festsetzungen über Freiwilligen-Korps. — Über die Berechtigung des sog. Guerillakrieges s. den Brief Sir William Harcourt's an die Times vom 5. November 1901 (The Times vom 8. dess. Mts., S. 12).

[2]) Näheres über den Charakter dieser Fahrzeuge s. bei Dupuis, S. 112 f. — Die N. P. A., 1902 definiert in s. 41, entsprechend der Festsetzung in 27 und 28 Vict. c. 25 s. 2: *„In this Act the expression 'any of His Majesty's ships of war' includes any of His Majesty's vessels of war, and any hired armed ship or vessel in His Majesty's service."*

[3]) Der Erlafs lautet:

Auf Ihren Vortrag genehmige Ich die Bildung einer freiwilligen Seewehr unter folgenden Modalitäten:

1) Es ist ein öffentlicher Aufruf an alle deutschen Seeleute und Schiffseigner zu erlassen, sich dem Vaterlande mit ihren Kräften und geeigneten Schiffen zur Verfügung zu stellen, und zwar unter nachstehenden Bedingungen:

a. Die zur Disposition zu stellenden Fahrzeuge werden von einer aus zwei Marine-Officieren und einem Schiffsbau-Ingenieur bestehenden Commission, in Betreff ihrer Tauglichkeit zu dem beabsichtigten Zwecke, geprüft und eventuell taxirt. Im zutreffenden Falle erhält der Eigenthümer sogleich $^1/_{10}$ des Taxpreises als Handgeld, worauf er sogleich die nöthige freiwillige Mannschaft zu heuern hat;

b. die auf solche Weise angeworbenen Officiere und Mannschaften treten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine und haben deren Uniform und Gradabzeichen anzulegen, deren Competenzen zu empfangen und sind auf die Kriegsartikel zu vereidigen. Die Officiere erhalten Patente ihres Grades und die Zusicherung, dafs sie, für den Fall ausgezeichneter Dienste, auf ihren Wunsch auch definitiv in der Kriegsmarine angestellt werden können. Officiere und Mannschaften, welche im Dienste ohne eigenes Verschulden erwerbsunfähig geworden, erhalten Pension nach den für die Bundesmarine gültigen Sätzen.

Die geplante Organisation ist nicht ins Leben getreten. Die französische Regierung erhob aber gegen die Zulässigkeit Bedenken und wendete sich mit ihrem Einspruch an die englische Regierung; es wurde namentlich hervorgehoben, dafs es sich dabei um eine Wiedereinführung der Kaperei zu handeln scheine. Die englischen Kronjuristen gaben ihr Gutachten dahin ab, dafs eine Verletzung der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 nicht vorliege, da die betreffenden Schiffe einen Teil der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes bilden sollten.[1])

In dem Einspruch der französischen Regierung war namentlich übersehen, dafs die Schiffe der freiwilligen Seewehr lediglich der Aktion gegen feindliche Kriegsschiffe dienen sollten, während Kaper in erster Linie zur Ausübung des Seebeuterechts ausgerüstet werden, ein Recht, welches wegen des Verzichtes auf seine Ausübung durch den Erlafs vom 18. Juli 1870 (s. § 36, IV B) zunächst überhaupt nicht in Betracht kam. Ferner war die marineseitige Ausrüstung und Armierung vorgesehen, während die Ausrüstung von Kapern stets für Rechnung der Unternehmer erfolgt, und endlich wurde die Einverleibung des Personals in die Kriegsflotte des Norddeutschen Bundes zugesagt.

In Aufseracbtlassung dieser tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse ist neuerdings ein französischer Publizist, O. GUIHÉNEUC,[2]) auf die Angelegenheit zurückgekommen und für den Standpunkt der französischen Regierung eingetreten, indem er u. a. geltend macht, dafs jene Hülfsschiffe nicht völlig von ihren Reedereien losgelöst werden sollten und keine marineseitige Anwerbung des Personals vorgesehen

---

2) Die geheuerten Schiffe fahren unter der Kriegsflagge des Bundes.

3) Dieselben werden seitens der Bundesmarine armirt und für den ihnen zugedachten Dienst eingerichtet.

4) Die im Dienst des Vaterlandes etwa zu Grunde gegangenen Schiffe werden den Eigenthümern nach ihrem vollen Taxwerth bezahlt. Können sie nach dem Kriege den letzteren unbeschädigt zurückgegeben werden, so gilt die beim Engagement gezahlte Prämie als Heuer.

5) Demjenigen Schiffe, welchem es gelingt, feindliche Schiffe zu nehmen oder zu vernichten, wird eine entsprechende Prämie gezahlt und zwar für die Zerstörung einer Panzerfregatte 50000 Thlr., einer Panzercorvette oder Widderschiffs 30000 Thlr., einer Panzerbatterie 20000 Thlr., eines Schraubenschiffs 15000 Thlr., eines Schraubenfahrzeuges 10000 Thlr. Diese Prämien werden den betreffenden Schiffseignern ausgezahlt, denen anheimgestellt werden mufs, sich bei der Anwerbung der Bemannung mit dieser über die derselben etwa zu gewährenden Antheile an der Prämie zu vertragen.

6) Als Werbe- und Anmeldungsbehörden werden a) die Werften zu Wilhelmshaven, Kiel und Danzig, b) die Marinedepots zu Geestemünde und Stralsund, c) der Capitän zur See Weickhmann zu Hamburg zu bezeichnen sein.

Sie haben hiernach das Weitere in geeigneter Weise zu veranlassen.

Berlin, den 24. Juli 1870.

gez. Wilhelm.
gegengez. v. Bismarck. v. Roon.

An
den Bundeskanzler und den Marineminister.

[1]) S. den Notenwechsel im Staatsarchiv, Bd. 20 No. 4345 und 4346. — HALL (S. 548) geht bei der Bekämpfung des Standpunktes der englischen Kronjuristen von unzutreffenden Voraussetzungen aus.

[2]) La marine auxiliaire, son avenir. Paris 1900.

gewesen sei. Er kommt zu dem Ergebnis, dafs die Organisation der Pariser Seerechtsdeklaration zuwiderlaufe und die französische Regierung die Seeleute der freiwilligen Seewehr als Piraten hätte behandeln können und müssen, nachdem die deutsche Regierung den Verzicht auf das Beuterecht gegen französische Schiffe zurückgezogen hatte. ROSSE[1]) geht nicht so weit, will aber in der geplanten Organisation eine versteckte Wiederholung der Kaperei sehen. Dagegen spricht sich GAIRAL[2]) dahin aus: „*C'est ainsi, suivant nous, que la Seewehr ou Flotte volontaire allemande, en 1870, laquelle, du reste, n'exista qu'à l'état de projet, eût été en règle avec la Déclaration de Paris, puisque cette flotte devait être placée sous le commandement et la discipline de la marine militaire, d'autant plus qu'elle n'était destinée à combattre les navires de guerre.*" Diese Auffassung teilen auch LEROY,[3]) TWISS,[4]) PAULSEN,[5]) und KLEEN[6]) stellt den Satz auf: „*Ne sont point réputés corsaires, et ne peuvent être traités en pirates des navires particuliers qui, à titre de légitime défense, opposent une résistance armée à une puissance militaire étrangère.*"

DE BOECK[7]) stellt sich durchaus auf den Standpunkt der Beurteilung der englischen Regierung, indem er erklärt: „*Il nous semble que le comte de Granville était dans le vrai, étant donné surtout que la propriété privée ennemie sur mer devait être respectée par cette marine volontaire comme par les bâtiments de guerre de l'État. Nous croyons même que cette idée d'une marine volontaire sévèrement disciplinée et militairement organisée contient en germe la solution du problème de la course . . . En tous cas, l'appel à la Seewehr volontaire, combinée avec le respect de la propriété ennemie à la mer, nous paraît, en principe, inattaquable. Nous y voyons même la solution de l'avenir: des flotilles à côté de la grande flotte, des steamers armés en guerre à côté des gigantesques cuirassés.*" Er wendet sich sodann gegen die entgegengesetzte Anschauung von CALVO im § 2086 der 3. Auflage des Werkes „Le droit international". CALVO hat demgegenüber auch später[8]) seine Meinung aufrecht erhalten, welche darin gipfelt: „*Les navires armés dans les conditions de l'ordonnance allemande du 24 juillet pouvaient donc être considérés comme de véritables corsaires, avec cette aggravation qu'on ne leur avait imposé aucune des garanties que tous les États admettant la course exigeaient de leurs corsaires, notamment le cautionnement et la durée limitée des lettres de marque.*"[9]) BONFILS[10]) schliefst sich CALVO an; und gleichfalls spricht sich A. SALMON[11]) gegen die Auffassung DE BOECK'S aus.

Ohne nähere Begründung stellt ferner E. BOLLATI DI SAINT PIERRE[12])

---

[1]) Guide, S. 2 und S. 144. — [2]) S. 63. — [3]) S. 70.

[4]) In der Schrift Belligerent Right on the High Seas since the declaration of Paris (1856), London 1884, S. 12 f. und in der Rev. de dr. i., Bd. 26 (1894) S. 119 f.

[5]) Pariserdeclarationen af 1856, Tidskrift for Søvæsen, Bd. 21 (1887) S. 72.

[6]) Neutralité, II. S. 441. — [7]) § 135.

[8]) Droit intern.[4], § 2394.

[9]) S. auch DE BOECK, § 211. — [10]) §§ 1385, 1386.

[11]) La course depuis la déclaration de Paris, Paris 1901, S. 120 f.

[12]) La guerra in mare, Torino 1900, S. 176.

bei seinen Betrachtungen über den Kaperkrieg die Behauptung auf: *„Nel 1870 la Germania, debole sul mare, chiusa la flotta nei suoi porti (!) invitò i privati ad affidare al Governo tutte le navi mercantili atte alla guerra, coi loro equipaggi e capitani, col l'intenzione di trasformarle in corsare"* (!).

DUPUIS[1]) erhebt zwar gewisse Bedenken, ohne indes die Organisation als völkerrechtswidrig zu charakterisieren. Seiner Bemerkung gegenüber: es würde zu weit gegangen sein, die auf Grund des Erlasses ausgerüsteten Schiffe als Piraten zu behandeln, sei betont, dafs eine solche Behandlung bei der Prüfung vom Standpunkte des internationalen Rechts nicht in Frage kommen konnte; vielmehr stand nur zur Erörterung, ob die Schiffe als Kaper anzusehen gewesen wären, also ihre Zulassung zur kriegerischen Aktion dem Satz 1 der Pariser Seerechtsdeklaration zuwiderlief.

T. J. LAWRENCE[2]) nennt, ohne sich auf eine Kritik einzulassen, die beabsichtigte Organisation „a new product of creative ingenuity."

III. Kaper.[3])

Man versteht unter Kaperei ein Unternehmen von Privatpersonen unter der Autorität einer kriegführenden Macht, welches darauf gerichtet ist, mittels besonders dazu ausgerüsteter Schiffe den feindlichen Seehandel zu schädigen und dem unerlaubten Seehandelsbetrieb Neutraler entgegenzutreten. Die Schiffe heifsen Kaper (corsaires, privateers); sie werden als ein Teil der Seestreitkräfte angesehen und sind demgemäfs der obersten Marinebehörde unterstellt.

Kaperei und Kreuzerkrieg sind häufig verwechselt worden. So ist es ein weitverbreiteter Irrtum, dafs die während des nordamerikanischen Sezessionskrieges von den Südstaaten organisierte maritime Aktion in den Jahren 1862 bis 1864 sich als Kaperkrieg dargestellt habe.

Während in früheren Zeiten die Kaperei sowohl im Kriege wie im Frieden üblich war, im Frieden behufs Vornahme von Repressalien, kennt sie das neuere Völkerrecht nur für den Kriegsfall.

Für die staatliche Ermächtigung wird die schriftliche Form erfordert; die Urkunde heifst Kaperbrief (franz. lettre de marque, commission de guerre, engl. commission). Ein Kaperbrief kann nur erteilt werden von der obersten Kriegsgewalt oder von der durch diese dazu ermächtigten Behörde an eine bestimmte Person. Kaper haben sich nach den Kriegsgesetzen und -gebräuchen sowie nach den in dem Kaper-

---

1) §§ 81 bis 83. — 2) Principles, § 224.

3) Historisches über die Kaperei bis zum Ende des 18. Jahrhunderts s. bei G. Fr. v. MARTENS, Versuch über Caper, §§ 2 bis 9; über die englische Kaperei im 18. Jahrhundert bis 1762 M. LEEDER, Die englische Kaperei und die Thätigkeit der Admiralitäts-Gerichte, Berlin 1882; ferner: C. v. KALTENBORN, Geschichte der Kaperei im Seekriege, in den Neuen Jahrbüchern der Geschichte und Politik, Bd. 2 (Leipzig 1849) S. 97 bis 136 und 193 bis 228; BONFILS, §§ 1362 f.; GAIRAL, S. 14 f.; Ch. LA MACHE, La guerre de course dans le passé, dans le présent et dans l'avenir, Paris 1901.

brief enthaltenen Weisungen zu richten; sie geniefsen alsdann die Vorteile des Kriegsrechts.

Insofern Kaper einen Teil der Kriegsmacht bilden, ebenso wie autorisierte Freikorps, steht ihrer Verwendung zum Seekrieg an sich nichts entgegen.[1]) ORTOLAN[2]) hebt in dieser Beziehung hervor, dafs die mit der Souveränetät verbundene Befugnis rechtmäfsiger Verteidigung für einen kriegführenden Staat notwendigerweise das Recht einschliefse, alle seine Bürger zu den Waffen zu rufen und zur See ebenso wie zu Lande eine bewaffnete Macht zu organisieren. Diese Begründung, wenngleich in ihrem Ausgang nicht anfechtbar, wirft mit Unrecht eine freiwillige Seewehr, deren Hauptaufgabe der Schutz des Vaterlandes ist, mit einer Kategorie von Personen zusammen, deren Tätigkeit in erster Linie, in der Regel sogar ausschliefslich, auf den Erwerb abzielt.[3])

Schon in der Natur der Kaperei liegt es begründet, dafs dieses Gewerbe nicht selten in wirklichen Seeraub ausartet. Widerrechtliche Gewaltakte sind stets an der Tagesordnung gewesen. Zur Deckung hieraus entstehender Reklamationsansprüche wird daher von Kapern die Stellung einer Kaution verlangt.[4])

Die Befugnis zum Kapereibetrieb wurde ehedem Staatsangehörigen und Fremden erteilt.[5]) Die Erteilung von Kaperbriefen an Fremde entspricht aber nicht mehr den Anschauungen des modernen Völkerrechts.[6]) Denn man ist längst zu der Einsicht gekommen, dafs der Betrieb der Kaperei seitens Angehöriger neutraler Staaten ein infamierendes Gewerbe ist. Es stellt sich lediglich als privilegierter Seeraub dar, während die vom eigenen kriegführenden Staat autorisierten Kaper immer noch neben dem Zwecke des Gewinnes Schädigung des Feindes ihrer Nation als Ziel ihrer Tätigkeit bezeichnen können. Der neutrale Staat aber, welcher seinen Untertanen den Betrieb der Kaperei mit Ermächtigung einer kriegführenden Macht erlaubt, fördert die Interessen dieser Partei und tritt damit aus der Neutralität heraus.[7])

---

[1]) N. W. C. Art. 9. — [2]) II. S. 58 f.

[3]) Diesen Unterschied betont auch BLUNTSCHLI (Beuterecht S. 87, 88); ferner den Gegensatz zwischen Kriegsschiffen und Kapern CAUMONT, S. 703 No. 7: „*On ne pourrait assimiler, quant à ses principes et à ses résultats, l'action irrégulière des corsaires dans les guerres entre les peuples, à l'intervention régulière des forces maritimes d'une nation. Les vaisseaux d'État et les forces régulières qui les conduisent présentent évidemment des garanties de modération, de discipline, d'humanité que n'offrent pas les corsaires. Dans les officiers qui les commandent, la dignité, la responsabilité et la prédominance du point d'honneur sur les motifs bas et cupides qui animent les corsaires, enfin, leur autorité sur l'équipage soumis à leurs ordres, garantissent de leur part le respect sévère des lois de la guerre, tandis que l'armateur parcourant la mer à son profit particulier, et dans le seul but de s'enrichir, sans contrôle efficace au milieu des solitudes de l'Océan, où ses passions n'avaient d'autre frein que le vague souvenir d'une législation lointaine et impuissante, était à juste titre la terreur des neutres comme des ennemis.*" Auch MARCO, S. 6.

[4]) S. über die Kautionen GAIRAL, S. 20 f.

[5]) G. Fr. v. MARTENS, a. a. O. § 13.

[6]) LEROY, S. 32 f.; GLASS, S. 554, 555.

[7]) Der französische Vize-Admiral Baudin ist sich dessen wohl bewufst gewesen, als er unterm 8. Januar 1839 folgendes Schreiben an den mexikanischen Kriegs- und Marineminister richtete: „Excellenz! Ich lese heute in Nr. 1341 des

Dieser Einsicht entsprechend ist auch in zahlreichen Neutralitätserklärungen den betreffenden Staatsangehörigen die Ausrüstung von Kapern sowie die Annahme von Kaperbriefen von dem einen oder anderen der kriegführenden Teile verboten und jedes Zuwiderhandeln, unter entsprechender Strafandrohung, als Piraterie erklärt. So geschah dies bei Ausbruch des Krimkrieges von Belgien, Brasilien, Dänemark, Neapel, Österreich, Schweden, Spanien. Auch während des nordamerikanischen Sezessionskrieges verboten Frankreich, England und Spanien ihren Staatsangehörigen die Annahme von Kaperbriefen, ebenso während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, und aus Anlafs des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, ergingen in Neutralitätserklärungen gleiche Verbote.

Übrigens ist in Staatsverträgen nicht selten die Bestimmung enthalten, dafs für den Fall, dafs sich einer der Vertragsteile mit einer dritten Macht im Kriege befinden sollte, die Angehörigen des anderen Teiles von dieser dritten Macht Kaperbriefe gegen ihn nicht annehmen dürfen.

Die materielle Ähnlichkeit, welche die Kaperei, weil sie in erster Linie auf Erwerb zur See mittels bewaffneter Aktion gerichtet ist, mit der Piraterie trägt, hat dazu geführt, auch anderweit unter gewissen Voraussetzungen Kaper als Piraten zu behandeln; die Hauptfälle sind folgende:

1. wenn Schiffe die Kaperei ohne Kaperbrief betreiben;[1])

2. wenn die Kaperei über die Zeit hinaus, für welche der Kaperbrief etwa erteilt ist, oder nach Beendigung des Krieges oder nachdem der Kaperbrief zurückgenommen ist,[2]) fortbetrieben wird;

Diario del goberno von Mexiko einen am 28. Dezember v. J. von dem Kriegs- und Marineminister an die Sekretäre der Repräsentantenkammer gerichteten Brief, betreffend die Vorlage eines Kapereireglements seitens der mexikanischen Regierung an den Kongrefs. In Bezug hierauf teile ich Ew. pp. mit, wie ich, um im Interesse des Handels aller Nationen zu verhindern, dafs ein System der Piraterie und Brigandage sich unter mexikanischer Flagge organisiere, am 15. Dezember v. J. den Kommandanten der unter meinem Befehl stehenden Kriegsschiffe Instruktionen gegeben habe, die im Auszug so lauten:

> »Als mexikanisch werden nur angesehen Fahrzeuge, die in einem mexikanischen Hafen armiert, mit einem regulären Kaperbrief versehen sind, der direkt von der Bundesregierung ausgestellt ist, und deren Kapitän mit wenigstens ²/₃ der Besatzung geborene Mexikaner sind. Jeder Kaper unter mexikanischer Flagge, der diesen Bedingungen nicht entspricht, wird als Pirat angesehen und als solcher mit aller Strenge der Kriegsgesetze behandelt werden.»"

Das Recht der Kauffahrteischiffe, die mexikanische Flagge zu führen, war nämlich bedingt durch die Staatsangehörigkeit des Kapitäns und von wenigstens zwei Dritteln der Besatzung.

In demselben Sinne bestimmt das spanische Dekret vom 24. April 1898 (Art. 7): „Als Piraten werden angesehen und nach aller Strenge der Gesetze abgeurteilt werden die Kapitäne, Patrone und Offiziere der Schiffe, die, ohne Nordamerikaner zu sein und ohne mit einer Besatzung von zu ²/₃ Amerikanern zu fahren, bei der Ausübung kriegerischer Akte gegen Spanien gefangen werden, selbst wenn sie mit Kaperbriefen der Vereinigten Staaten versehen sind." S. auch Heffter, § 148; Surland, § 664; Gaibal, S. 17.

[1]) G. Fr. v. Martens, a. a. O. § 10. — Pr. Allg. Landrecht, Th. I Tit. 9 § 206; Codice per la marina mercantile del regno d'Italia, Art. 322.

[2]) S. über diesen Fall G. Fr. v. Martens, a. a. O. § 38.

3. wenn die Kaper Schiffe oder Güter in der Absicht rechtswidriger Zueignung wegnehmen, oder es unterlassen, sich mit ihrer Beute vor einem Prisengericht zu stellen.[1])

4. Als Piraten werden ferner diejenigen angesehen und behandelt, welche von beiden kriegführenden Teilen Kaperbriefe annehmen.[2])

5. Ob auch diejenigen für Piraten zu erachten, welche von mehreren Verbündeten Kaperbriefe annehmen, ist streitig. Die französische Praxis hat sich dafür entschieden, und es verordnet in diesem Sinne das Kapereigesetz vom 22. Mai 1803, entsprechend den Bestimmungen der Marine-Ordonnanz von 1681, ganz allgemein: „*Tout capitaine convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons sera, ainsi que ses fauteurs et ses complices, poursuivi et jugé comme pirate.*" Ähnlich das französische Gesetz vom 10. April 1825: „*Sera poursuivi et jugé comme pirate tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou États différents.*"[3])

Den allgemeinen Prinzipien des internationalen Seerechts erscheint die französische Anschauung insofern entsprechend, als ein Schiff nur eine Nationalität haben kann,[4]) und der Schutz verschiedener Flaggen, welche der Kapitän je nach den Umständen wechseln darf, den Grundregeln über die Legitimation der Seeschiffe völlig zuwiderläuft. Demungeachtet kann nicht behauptet werden, daſs die Ansehung solcher Fahrzeuge als Piraten ein feststehender Satz des Völkerrechts sei.

6. Personen, welche einem Verbot ihres eigenen Staates zuwider auf fremde Autorisation Kaperei betreiben, können von allen Staaten, auſser von demjenigen, welcher den Kaperbrief erteilt hat, als Piraten behandelt werden.[5]) Mit Bezug auf diesen Fall bestimmt schon die französische Marine-Ordonnanz von 1681 (III. 9 Art. 3): „*Défendons à tous nos sujets de prendre commissions d'aucuns rois, princes ou états étrangers, pour armer des vaisseaux en guerre et courir la mer sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, à peine d'être traités comme pirates.*" Die neuere Anschauung entspricht vollkommen dieser Regel, wie sie denn auch in verschiedenen Staatsverträgen zum Ausdruck gekommen ist.[6])

---

[1]) S. v. Cancrin, 14. Abhandl., § 53.

[2]) G. Fr. v. Martens, a. a. O. § 14; Rosse, Guide S. 13.

[3]) Phillimore (I. § 361) bemerkt dem entgegen: „*The better opinion seems to be, that such practice is irregular and inexpedient, but does not carry with it substance or the name of Piracy.*" Auch Ortolan (I. S. 219 f.) gelangt bei Beleuchtung der französischen Vorschriften zu diesem Ergebnis. — Übrigens bezeichnete schon G. Fr. v. Martens (a. a. O. § 14) die Annahme doppelter Markebriefe als einen unter allen Umständen nicht zu duldenden Miſsbrauch, ohne jedoch solche Kaper den Piraten gleichzustellen. — S. ferner Rosse, Éléments, S. 26, Pillet, § 24.

[4]) S. auch Rivier, Principes, I. S. 240.

[5]) Phillimore das.

[6]) Art. 22 des Vertrages zwischen Preuſsen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785 enthielt die Festsetzung: „*Aucun citoyen ou sujet de l'une des deux parties contractantes n'acceptera d'une puissance avec laquelle l'autre pourrait être en guerre ni commission ni lettre de marque pour armer en course contre cette dernière, sous peine d'être puni comme pirate.*" — S. auch Rosse, Guide, S. 11, 12; Éléments, S. 257.

7. Personen, welche auf Autorisation eines Prätendenten Kaperei betreiben, sind gleichfalls als Piraten zu erachten.[1]) PHILLIMORE,[2]) welcher diesen Punkt sehr eingehend behandelt, kommt auch hier zum entgegengesetzten Schlufs.

8. Kaper, welche sich über die Kriegsgebräuche hinwegsetzen, insbesondere solche, die unter falscher Flagge in Aktion treten.

9. Berechtigt erscheint endlich die Meinung, dafs der Betrieb der Kaperei nur auf dem offenen Meer und in den Territorialseegebieten der Kriegführenden statthaft ist, und dafs Kaper, die ihre Unternehmungen auf das Flufsgebiet des feindlichen Landes ausdehnen, wie Piraten zu behandeln sind. Denn nur auf dem Meere ist Privateigentum Gegenstand der Kriegsbeute.[3])

Wenn es einem Kauffahrteischiff bei der Verteidigung gegen einen feindlichen Kreuzer oder Kaper glückt, das feindliche Schiff zu nehmen, so kann hierin ein Akt der Kaperei nicht gefunden werden.[4]) Das genommene Schiff verfällt dem Nehmestaat, welchem es überlassen bleibt, ob er der Reederei und der Besatzung des Nehmers eine Belohnung zuwenden will.[5])

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist die Abschaffung der Kaperei ernstlich angestrebt worden.[6]) Die Frage steht in Zusammenhang mit den Bestrebungen, die auf Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See überhaupt abzielen und zuerst einen klaren Ausdruck fanden in den Memoiren BENJAMIN FRANKLINS, welcher die Unwirtschaftlichkeit des Seebeuterechts darzulegen unternahm und seine Meinung dahin zusammenfafste: „*The practice of robbing merchants on the high sea — a remnant of the ancient piracy — though it may be accidentaly beneficial to particular persons, is far from being profitable to all engaged in it, or to the nation that authorises it.*“ [7])

In der Tat wurde auch schon zu jener Zeit teils auf die Befugnis, Kaperbriefe auszustellen, verzichtet, wie z. B. während des russisch-türkischen Krieges in den Jahren 1767 bis 1774; teils wurde diese Befugnis konventionell ausgeschlossen oder doch Beschränkungen unterworfen; ausgeschlossen namentlich in Artikel 23 des Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten vom

---

[1]) S. auch WHARTON, § 380 (1).

[2]) I. § 362.

[3]) ORTOLAN (I. S. 62) citiert ein französisches Edikt von 1601, in welchem verordnet wird, dafs die feindlichen Kaper, wenn sie in französische Flüsse einlaufen, nicht als Kriegsgefangene, sondern als Piraten behandelt und auf die Galeeren geschickt werden sollen, gleichviel ob sie einen Kaperbrief haben oder nicht.

[4]) S. auch v. BULMERINCQ, Prises maritimes, S. 323, 324.

[5]) MARCO, S. 20; LEROY, S. 38.

[6]) Über vereinzelte Schritte aus älterer Zeit s. MARCO, S. 8; auch LEROY, S. 56.

[7]) FRANKLIN bekämpfte speziell die britischen Tendenzen; s. seine Private Correspondence, I. S. 87; vgl. auch WHEATON, Histoire, I. S. 372, 373.

10. September 1785.[1]) Es waren diese vereinzelten Akte der internationalen Praxis die Vorläufer späterer durchgreifender Reformen, wenn sie auch selbst auf die Dauer keinen Bestand hatten.[2])

Die im Jahre 1792 von der Pariser Constituante angeregte Idee, nicht nur die Kaperei abzuschaffen, sondern überhaupt die Freiheit des Privateigentums auf See in demselben Umfange anzuerkennen, wie die prinzipielle Unverletzlichkeit des Privateigentums auf dem Lande bereits ein feststehender völkerrechtlicher Satz war, eine Anregung, welche damals bei den Vereinigten Staaten von Amerika, bei der niederländischen Regierung und bei den deutschen Hansestädten Anklang fand, von England aber zurückgewiesen wurde, ist auch heute noch nicht zur Verwirklichung gelangt, obwohl die Kritik des Völkerrechts längst gegen das ganze System den Kampf aufgenommen hat.

Von eingreifender Bedeutung für die reformatorischen Bestrebungen waren erst die milderen Prinzipien, welche beim Ausbruche des Krimkrieges unter den beteiligten Mächten sowohl wie bei den neutralen Seestaaten zur Geltung kamen. Frankreich und England erklärten unterm 29. März 1854: es bestehe zur Zeit nicht die Absicht, Kaperbriefe auszugeben; ferner enthielten die meisten aus Anlafs des Krieges ergangene Neutralitätserklärungen ausdrückliche Verbote der Ausrüstung, Bemannung und Führung von Kapern für die Angehörigen des betreffenden Staates, unter Androhung der Strafe des Raubes bei Zuwiderhandlungen, sowie Verbote der Zulassung von Kapern, aufser im Falle dringender Seegefahr.[3])

Der bedeutsamste Schritt war aber dem Friedenskongrefs von 1856 vorbehalten. Die im Anschlufs an denselben von den Bevollmächtigten der Kongrefsmächte[4]) niedergelegte Deklaration d. d. Paris, den 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht, spricht unter Nummer 1 die Beseitigung der Kaperei aus, indem sie den Satz aufstellt: die Kaperei ist und bleibt abgeschafft. Die Deklaration schliefst mit dem Hinweis,

---

[1]) MARCO (S. 9) bemerkt über diesen Vertrag: „*È questo il primo atto solenne in cui fu scolpito il principio del rispetto della proprietà privata nel mare e l'abolizione della corsa. Ma sventuratamente ogni generosa novità solleva sempre opposizioni, ed ha bisogno di un tempo più o meno lungo per penetrare nei fatti.*"

[2]) Auf eine Vorlage der Gesetzesrevisoren, betr. eine Erläuterung des § 210 Th. I. Tit. 9 des Pr. Allg. Landrechts, erliefs König Friedrich Wilhelm III. folgende ablehnende Kabinetts-Order vom 28. April 1803: „Ich will Euch hiermit eröffnen, ad Thl. I Tit. 9 Abschn. 5 des A. L. R., dafs Ich gar nicht Willens bin, je in einem Kriege das von den Seemächten in neuerer Zeit über alle Schranken ausgedehnte Kapersystem nachzuahmen, weshalb mir der fragliche Zusatz ganz überflüssig und in jedem Falle es nicht gerathen zu sein scheint, ihn dem A. L. R. einzuverleiben, sondern nöthig, diese Bestimmung für den Fall vorzubehalten, wo die eiserne Nothwendigkeit den Staat zu solchen Mafsregeln, die die Gerechtigkeit sonst nie billigen kann, zwingen möchte." Demzufolge wurde nur § 7 des Anhangs eingeschaltet, dahin lautend: „Die Rechte und Befugnisse der Preufsischen Kaperschiffe sollen, nach den jedesmal concurrirenden Verhältnissen, zu seiner Zeit bestimmt werden."

[3]) Das Material ist vollständig zusammengestellt bei A. SOETBEER, Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten, Hamburg 1855 bis 1857.

[4]) S. oben S. 7.

dafs sie nur verbindlich sei und sein werde für diejenigen Mächte untereinander, welche ihr beigetreten sind oder beitreten werden.[1]) Es sind in der Folge beigetreten, aufser dem ehemaligen Deutschen Bunde und den im Deutschen Reiche vereinigten Bundesstaaten sowie den in das Königreich Italien aufgegangenen vormaligen italienischen Staaten, folgende Mächte: Argentinien, Belgien, Brasilien, Dänemark, Ecuador, Griechenland, Guatemala, Haiti, Japan, die Niederlande, Peru, Portugal, Schweden und Norwegen, die Schweiz, Uruguay.

Der Beitritt der Vereinigten Staaten von Amerika ist daran gescheitert, dafs die Vertragsregierungen sich nicht entschliefsen wollten, der Bestimmung über die Abschaffung der Kaperei noch hinzuzufügen, dafs Privateigentum von Angehörigen eines kriegführenden Staates (mit Ausnahme der Kriegskontrebande) gegen Wegnahme durch Kriegsschiffe geschützt sein solle.[2])

Während des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien, 1898, wurden jedoch von keiner der beiden Parteien Kaperbriefe ausgegeben.

Die Pariser Deklaration ist sehr bald nach ihrer Verkündung der Gegenstand scharfer Anfechtung geworden. Bis in die neueste Zeit hat eine lebhafte Agitation zu ihrer Beseitigung, und zwar besonders zur Aufhebung des Satzes von der Abschaffung der Kaperei stattgefunden. Schon in der Sitzung des Oberhauses vom 22. Mai 1856 erhob der Earl of Derby gegen die Regierung den Vorwurf: „*I look upon this act of the Governement as cutting off the right arm, as it were, of the country. I look upon it as depriving her of those natural advantages which her great maritime power has in war . . . you have sacrified the maritime greatness of England on the shrine of Russia.*“ In der Sitzung des Unterhauses vom 14. Juli 1857 wurde über die Aufhebung der Deklaration verhandelt.[3]) In der Sitzung vom 17. März 1867 hielt Disraeli der Regierung vor: „*By the Declaration of Paris we have given up the cardinal principles of our maritime power,*“ und in derselben Verhandlung Cavendish Bentinck: „*The carrying out of that Declaration would be an act of national suicide.*“ [4]) Die in gleichem Sinne eingebrachte Resolution Windham fand in der Sitzung vom 2. März 1877 ihre Erledigung durch ein Fiasko der Antragsteller.[5])

[1]) S. die zutreffenden Ausführungen PILLET's (§ 27) über den Fall, dafs von den Kriegsparteien die eine der Deklaration beigetreten war, die andere nicht.

[2]) Eine scharfe Kritik dieses Standpunktes der Regierung der Vereinigten Staaten übt FR. KAPP in dem Anhang „Die Vereinigten Staaten und das Seekriegsrecht“ zu der Abhandlung „Friedrich der Grofse und die Vereinigten Staaten von Amerika“, Leipzig 1871.

[3]) Näheres darüber bei L. GESSNER, Kriegführende und neutrale Mächte, ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten, Berlin 1877, S. 5 f.

[4]) Über diese und weitere Erklärungen und Betrachtungen s. TH. WARAKER, Naval warfare of the future, a consideration of the declaration of Paris, 1856, its obligation and its operation upon maritime belligerents, London 1892.

[5]) Die Resolution ging dahin: „*That the object of the Declaration of Paris respecting maritime law, signed at Paris on the 16th of April 1856, was, as was expressed in the preamble, to endeavour to attein uniformity of doctrine and practice*

Graf Bismarck äufserte sich gelegentlich einer Unterhaltung am 13. Dezember 1870 über die in der Deklaration niedergelegten Sätze: „Ja, wir müssen sehen, wie wir von dem Unsinn wieder loskommen.“[1])

Auch anderweit wurde die Wirkung der Deklaration einer scharfen Kritik unterzogen,[2]) in Frankreich, England und den Vereinigten Staaten

---

in respect to maritime law in time of war; that it is, moreover, obvious that the whole value that might be supposed to attach to any such declaration, as changing the ancient and immemorial practice of the law of nations on the subject, must necessarily depend on the general assent of all the maritime States to the new doctrines; that the fact of important maritime Powers, such as Spain and the United States, having declined to accede to the Declaration of Paris deprives that document of any value as between the Governments who have signed it; that the consequence of some Powers adhering to the new rules, while others retained intact their natural rights in time of war, would be to place the former at a great and obvious disadvantage in the event of hostilities with the latter; that Great Britain being an essentially Naval Power, this House cannot contemplate such an anomalous and unsatisfactory condition of international obligations without grave misgivings; that independently of all other considerations, the failure after 20 years' negotiations to bring about general adhesion to its terms necessitates the withdrawal of this country from what was necessarily and on the face of it a conditional and provisional assent to the new rules; that this House, while desiring to leave the question of opportuneness to the discretion of Her Majesty's Government, and having confidence in the repeated declarations on the subject of individual members of the present Administration, thinks it desirable to record an opinion that no unnecessary delay ought to take place in withdrawing from the declaration signed at Paris on the 16th of April, 1856, on the subject of maritime belligerent rights.“

Dagegen wurde geltend gemacht, dafs ein Rücktritt von der Pariser Deklaration der Ehre und den Interessen Englands zuwiderlaufen würde, wenn auch anerkannt werden müsse, dafs der Zustand des internationalen Seerechts ein höchst unbefriedigender sei. Von anderer Seite wurde die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See mit Ausnahme der Kriegskontrebande befürwortet. Von Seiten der Regierung wurde der Resolution gleichfalls widersprochen und hervorgehoben: Die Pariser Deklaration sei bei jeder Gelegenheit vom Parlament sanktioniert worden; ein Rücktritt seitens Englands könne ehrenhafterweise nicht erfolgen. Die Resolution wurde schliefslich mit 170 gegen 56 Stimmen verworfen.

[1]) M. Busch, Graf Bismarck und seine Leute während des Krieges mit Frankreich, Leipzig 1878, II. S. 120.

[2]) Unzweideutig legte A. E. Wollheim da Fonseca in der Schrift „Der deutsche Seehandel und die Prisen-Gerichte, ein Beitrag zur Kriegsgeschichte von 1870/71,“ Berlin 1873, seinen Standpunkt dahin dar: die Deklaration sei nicht nur indiskutabel, sondern habe geradezu gar keinen Wert mehr, ja nicht einmal einen Anspruch darauf, als Norm für ein modernes Seerecht zu gelten oder die Machtgeber der Unterzeichner jenes Aktenstückes moralisch und völkerrechtlich zu binden; insbesondere sei der Satz 1, betreffend die Abschaffung der Kaperei, für Preufsen, im Falle des Krieges mit einer Seemacht, durchaus schädlich und daher — nicht verbindlich. Schon vorher war C. v. Kaltenborn in der Abhandlung „Praxis und Reform der Kaperei im Seekriege“, in den Neuen Jahrbüchern der Geschichte und Politik Bd. 2 (Leipzig 1849), S. 123 f. für die Beibehaltung der Kaperei im deutschen Interesse eingetreten.

Später wurden namentlich von französischen Publizisten Bedenken erhoben, zuerst von E. Carron in der Schrift „La course maritime“ (Paris 1875), in welcher er den Nachweis zu führen sucht, dafs die Abschaffung der Kaperei (und der Seebeute) weder im allgemeinen civilisatorischen oder humanitären Interesse, noch in dem besonderen Interesse Frankreichs liege, dem letzteren sogar widerstreite.

Eingehend und scharf ist in England neuerdings Gibson Bowles für die Beseitigung der Deklaration eingetreten. Sein Standpunkt wird schon durch

von Amerika, namentlich in Marinekreisen, im Zusammenhange mit den Bestrebungen auf eine starke Organisation des Kreuzerkrieges (s. unten § 36, III) und nicht immer mit scharfer Unterscheidung von Kaperkrieg und Kreuzerkrieg.

Es läfst sich allerdings nicht verkennen, dafs, solange das Seebeuterecht besteht, die Zulassung von Kapern einem Staate, dessen Kriegsflotte relativ nicht bedeutend ist, ein erhebliches Gegengewicht gegen die Überlegenheit des Feindes zur See gewähren kann. Bei einem Konflikt zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und England würde dieses Moment voraussichtlich ganz besonders in den Vordergrund treten; so ist es denn begreiflich, wie jene bei der Stellung, welche England konsequent der Frage wegen Abschaffung des Seebeuterechts gegenüber einzunehmen für angemessen befunden hat, auf die Befugnis zur Erteilung von Kaperbriefen nicht haben verzichten wollen.

§ 35.

Mittel und Mafsregeln der Kriegführung.

I. Im allgemeinen.

Von alters her bis in die neuere Zeit war die Art der Kriegführung eine in jeder Hinsicht barbarische. Jedes zur Erreichung des Kriegszweckes dienliche Mittel galt auch für zulässig. Auch die alte Satzung „*etiam hosti fides servanda*“ wurde keineswegs immer geachtet. Wenn gleich die Disziplin in der Regel aufserordentlich streng gehandhabt wurde, so waren doch in Feindesland, vielfach, wie z. B. im dreifsigjährigen Kriege, auch im eigenen Lande Mord, Brand, Raub, Schändung, verbunden mit Grausamkeiten aller Art, an der Tagesordnung.

Seitdem das Völkerrecht den Kriegszustand als einen Rechtszustand anerkannt hat, ist das Bestreben hervorgetreten, diejenigen Schranken festzusetzen, welche Humanität und Ehre gebieten, und dadurch die Schrecken des Krieges auf das Mafs des Notwendigen zurückzuführen, eine Überschreitung dieses Mafses aber nur einzuräumen als Repressalien. Aber auch solche Mafsregeln, welche zur Durchführung und Sicherung der Kriegszwecke notwendig sind, müssen den

---

den Titel seiner 1900 in London erschienenen Tendenzschrift gekennzeichnet: „The declaration of Paris of 1856: being an account of the maritime rights of Great Britain; a consideration of their importance; a history of their surrender by the signature of the declaration of Paris; and an argument for their resumption by the denunciation and repudiation of that declaration.“

In einer Betrachtung „La guerra sul mare secondo alcune recenti pubblicazione francesi“ (Estratto dalla Rivista Internazionale di scienze. sociali e discipline ausiliare, Roma 1902) zieht C. BRUNO das Ergebnis der Bestrebungen französischer Publizisten; er stellt den Satz auf (S. 7): „*Se la guerra di corsa non fosse, già esistita, sarebbe necessario d'istituirla*“, führt dann aber des näheren aus, wie es im wesentlichen auf eine anderweite Organisation des Kreuzerkrieges durch Auxiliarschiffe mit militärischer Besatzung ankomme. Im übrigen wird auf die dort angegebene Literatur verwiesen.

Gebräuchen des Krieges, wie sie sich in den letzten Jahrhunderten gebildet haben, entsprechen, und nur mit dieser Einschränkung steht einem Truppenbefehlshaber die Anwendung derjenigen Mittel zu, welche durch die ihm obliegenden Verpflichtungen, seine Aufgabe und seine Anordnungen möglichst schnell und vollständig durchzuführen, sowie für die Sicherheit und den Unterhalt seiner Truppen Fürsorge zu tragen, geboten sind.

In Betreff der Gesetze und Gebräuche des Landkrieges enthält das auf der Haager Friedenskonferenz am 29. Juli 1899 getroffene Abkommen[1]) eine Reihe von Bestimmungen, welche, soweit nicht die besonderen Verhältnisse des Seekrieges Abweichungen bedingen, sinnentsprechend auch bei den Feindseligkeiten zwischen Seestreitkräften zu beobachten sein werden, weil sie die allgemeinen Normen der Kriegführung darstellen, wie sie sich aus den Anschauungen des modernen Völkerrechts entwickelt haben, und weil eine strenge Scheidung von Landkrieg und Seekrieg nicht für alle Kriegslagen durchführbar ist.

Zu dem Abkommen sind drei Erklärungen ergangen. Sie betreffen:

1. das Verbot des Werfens von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder auf anderen ähnlichen neuen Wegen;

2. das Verbot der Verwendung von Geschossen mit erstickenden oder giftigen Gasen;

3. das Verbot der Verwendung von Geschossen, welche sich leicht im menschlichen Körper ausdehnen oder platt drücken.

Über die Zulässigkeit der Ausübung von Repressalien gehen die Auffassungen auseinander. Wenn Mifsachtung der Kriegsgebräuche auf der einen Seite auch eine Überschreitung der Kriegssitte seitens des Gegners rechtfertigen kann, ja unter Umständen aufserordenltiche Mafsnahmen erheischt, so sollen doch stets die allgemeinen Grundsätze der Menschlichkeit beobachtet werden. Auf die Erlangung von Genugtuung und auf Vergeltung unter harten Modalitäten wird nicht immer verzichtet werden können. Aber auch in solchen Fällen mufs Barbarei und zügellose, die Grenzen des Notwendigen überschreitende Willkür verworfen werden. Der N. W. C. verordnet in diesem Sinne im Artikel 8: „*In the event of an enemy failing to observe the laws and usages of war, if the offender is beyond reach, resort may be had to reprisals, if such action should be considered a necessity; but due regard must always be had to the duties of humanity. Reprisals should not exceed in severity the offence committed, and must not be resorted to when the injury complained of has been repaired.*“

II. Im Seekriege.

1. Noch in der neueren Doktrin des Völkerrechts wird in der Regel als der Kriegssitte zuwider erklärt: der Gebrauch von glühenden Kugeln oder Pechkränzen, ferner die Verwendung von Brandern gegen

[1]) S. hierüber A. ZORN, Kriegsmittel und Kriegführung im Landkriege, nach den Bestimmungen der Haager Conferenz 1899. Dissert. Königsberg 1902.

feindliche Schiffe.[1]) Dieser Standpunkt kann in dem Zeitalter der artilleristischen Sprenggeschosse, der Torpedos und Seeminen nicht aufrecht erhalten werden. Es ist aber auch schwer abzusehen, weshalb früher derartige Mittel vielfach verpönt wurden, da doch die möglichst gründliche Vernichtung der feindlichen Seemacht als das Hauptziel des Seekrieges gelten mufs und die Vernichtung von Schiffen im Gefecht nicht ausführbar ist, ohne die gesamte Besatzung in Mitleidenschaft zu ziehen.[2]) Man war auch in der Tat bezüglich solcher Grundsätze nie konsequent.[3])

2. In Betreff der Bombardements offener Ortschaften, namentlich von Hafenplätzen durch Seestreitkräfte, können die Artikel 25 f. des Haager Abkommens einen Anhalt bieten; eine allgemein verbindliche Norm für den Seekrieg geben sie aber nicht.[4])

Der N. W. C. (Artikel 4) setzt hierüber fest: „*The bombardment, by a naval force, of unfortified and undefended towns, villages, or buildings is forbidden, except when such bombardment is incidental to the destruction of military or naval establishments, public depots of munitions of war, or vessels of war in port, or unless reasonable requisitions for provisions and supplies essential, at the time, to such naval vessel or vessels are forcibly withheld, in which case due notice of bombardment shall be given. — The*

---

[1]) Interessante Daten über die Anwendung von Brandern und Sprengkörpern im Seekriege gibt v. Ehrenkrook, Geschichte der Seeminen und Torpedos, im Beiheft 24 zum M. V. Bl. 1878, S. 13 f.

[2]) Zutreffend bemerkt Glass (S. 376): „*It may almost be said that the modern tendency is to make war so destructive that no nation will engage in it* .. *The use of mines and torpedoes, both on land and at sea, is increasing, and nothing is said against the wholesale loss of life they are intended to cause.*“ S. ferner Pillet, § 68.

[3]) Charakteristisch ist eine Order des französischen Vizeadmirals Marschalls Conflans aus dem Jahre 1759, in welcher derselbe die Benutzung von Hohlkugeln, die mit brennenden Substanzen gefüllt sind, als absolut völkerrechtswidrig und nicht den Regeln der Ehre entsprechend bezeichnet, weiter aber erklärt: man habe sich daher nur mit Widerstreben entschliefsen können, den Linienschiffen solche Geschosse an Bord zu geben; jedoch sei dies nur geschehen, um sie zu gebrauchen, falls die Engländer es tun würden. Thiers (Geschichte des Consulats und des Kaiserthums, übers. v. Bülau, 9. Bd., Leipzig 1851, S. 157 f.) kritisiert es als barbarisch, dafs im Jahre 1809 an den englischen Admiral Gambier der Auftrag erging, die französische Flotte bei Rochefort zu vernichten, zu dem Zweck 30 Fahrzeuge in Brander mit Explosionsladung umzuwandeln und zu opfern, und dieser Auftrag auch zum Teil zur Ausführung gebracht wurde.

Lentner (S. 81) erkennt die Torpedos und Seeminen als legitime Kriegsmittel an, hebt aber, ohne Begründung, hervor, dafs sie nicht zur Blockierung verwendet werden dürften. Rosse (Guide S. 118) bemerkt mit Bezug auf die Verwerfung jener Geschosse und anderweiten Zerstörungsmittel einer früheren Periode: „*Tous ces moyens de destruction nous semblent bien inoffensifs auprès des terribles engins que produit aujourd'hui l'art de la guerre, et contre l'usage desquels le publiciste ne saurait, sans craindre d'être taxé d'utopie, être admis à protester.*“ — Über die Unzulässigkeit der Verwendung von Torpedos gegen Kauffahrteischiffe s. Desjardins, Les torpilles et le droit des gens, in der Rev. i. de dr. m., Bd. 2 (1886/1887) S. 85 f.

[4]) Vgl. Ph. Zorn, Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Konferenz, in der Deutschen Rundschau, Bd. 102 (1900) S. 125.

bombardment of unfortified and undefended towns and places for the nonpayment of ransom is forbidden.“[1])

3. Die Normen des Artikels 24 der Haager Bestimmungen, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs, wonach Kriegslisten und die Anwendung der notwendigen Mittel, um sich Nachrichten über den Gegner zu verschaffen, erlaubt sind, einerseits, und andererseits der Grundsatz, dafs die Täuschung nicht dem militärischen Ehrgefühl widerstreiten darf, sind auch für den Seekrieg leitend.

Der Gebrauch einer falschen Nationalflagge im Seekriege gilt nicht unter allen Umständen als unzulässig. Spätestens mit der Eröffnung der kriegerischen Aktion im engeren Sinne, d. h. bei dem Engagement eines Gefechts oder der Ausübung des Visitationsrechts (s. § 53, I) soll die zustehende Nationalflagge gesetzt, und bei der nächtlichen Aktion soll sie zugleich durch eine darüber gesetzte Laterne erkennbar gemacht werden.[2])

Bereits die älteren französischen Marineerlasse enthielten bezügliche Bestimmungen, und die neueren Reglements verfügen in demselben Sinne.[3])

In der Doktrin gehen die Meinungen über die Grenzen der Verwendung einer falschen Nationalflagge auseinander, namentlich darüber, ob es als statthaft erachtet werden kann, eine fremde Nationalflagge zu dem Zweck zu setzen, dem Feinde zu entgehen oder dessen Annäherung herbeizuführen. ORTOLAN[4]) hält beides für eine zulässige Kriegslist, während DE CUSSY[5]) erklärt: Die Absicht, den Feind anzugreifen, unter einer befreundeten Flagge maskieren, um dessen Argwohn bei der Annäherung zu beseitigen, sei eine Handlung, die in der Neuzeit kein Kommandant eines Kriegsschiffes sich erlauben würde; seine persönliche Würde, die Würde seines Landes und die militärische Ehre würden sich nicht nur der Anwendung eines solchen Mittels, sondern selbst dem Gedanken, es zu gebrauchen, entgegenstellen.[6])

---

[1]) S. auch Règles sur le bombardement des villes ouvertes par des forces navales, adoptées par l'Institut de droit international le 29 Septembre 1896 (Annuaire 1896, S. 309 f.). — Über das Bombardement von Tung-Chow während des chinesisch-japanischen Krieges, 1895, s. TAKAHASHI, Cases on international law etc., S. 149 bis 154, und in den von demselben Verfasser gesammelten Äufserungen über völkerrechtlich bedeutsame Vorkommnisse aus dem chinesisch-japanischen Seekrieg, München 1900, S. 34 bis 38. Ferner: Die Betrachtungen bei DUPUIS, § 67 f.; Naval War College, International law situations, Whashington 1901, S. 5 f., unter Erläuterung durch einzelne Fälle; PILLET, § 71.

[2]) Zu weit geht offenbar ROSSE (Guide, S. 113), wenn er meint: „*Le fait de combattre sous pavillon étranger est une violation du droit des gens qui fait considérer et traiter comme pirates ceux qui s'en rendent coupables.*“

[3]) Das Décr. franç. vom 20. Mai 1885 bestimmt im Art. 158: „*Avant de commencer le combat, il [le Commandant en chef] fait hisser le pavillon français sur tous les bâtiments et arborer les marques distinctives de commandement. Dans aucun cas il ne doit combattre sans pavillon ou sous un autre pavillon que le pavillon national.*“ S. auch Art. 181 und 297. Ebenso das österr. R. (III. No. 1476) und das R. ital. (Art. 895). — Der N. W. C. (Art. 7) schreibt vor: „*The use of false colors in war is forbidden, and when summaring a vessel to lie to, or before firing a gun in action the national color should be displaied.*“ Entsprechend U. S. N. R. Art. 293.

[4]) II. S. 29. — [5]) I. S. 257 f.

[6]) In diesem Sinne auch PIÉDELIÈVRE, § 1048.

F. v. MARTENS[1]) bemerkt mit Bezug auf das Verhalten der russischen Schiffe im Schwarzen Meere während des Krieges mit der Türkei im Jahre 1877: „*Si l'on accusait les navires russes d'avoir hissé au commencement de la guerre le pavillon italien en vue de la flotte turque, c'est une ruse de guerre parfaitement admise de nos jours, sous la réserve qu'au moment de s'engager dans la lutte, le bâtiment ait soin de hisser son pavillon national et de ne pas aborder le combat sous pavillon étranger.*“

Neuerdings hat PILLET[2]) zu der Frage Stellung genommen. Er geht davon aus, dafs das Verlangen, ein Kriegsschiff müsse stets und überall unter seiner eigenen Flagge fahren, unberechtigt sei; denn damit setze es sich einer andauernden Kontrolle seiner Fahrt durch begegnende Schiffe oder von den Küsten her aus. Soweit kann ihm unbedingt beigepflichtet werden, nicht aber seiner weiteren Anregung. In Anknüpfung an die (längst als verkehrt erkannte) Annahme einer vorübergehenden Gebietshoheit der Kriegsschiffe in dem sie umgebenden Meeresgebiet[3]) will er es für angezeigt erachten, dafs innerhalb jener Zone (zone de protection et de sécurité) kein Schiff anders als unter seiner Nationalflagge sich einem Kriegsschiffe nähern dürfe, wenn es sich nicht der Behandlung als ein feindliches aussetzen wolle; es genüge aber, diese Zone bei Tage auf drei Seemeilen, bei Nacht auf eine Seemeile anzunehmen. Dieser Vorschlag erscheint weder im positiven Recht begründet noch praktisch durchführbar, und auf eine entsprechende internationale Vereinbarung, wie sie PILLET wünscht, ist wohl nicht zu rechnen.

Während des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 erregte es in Spanien lebhafte Anfechtung, dafs am 22. Mai zwei amerikanische Kriegsschiffe unter spanischer Flagge in die Bai von Guantanamo an der Nordküste Kubas eingelaufen waren. Nach einer Erörterung im Senat zu Madrid erliefs das spanische Kabinett an die neutralen Mächte eine Cirkularnote, in welcher gegen den Gebrauch falscher Flaggen und zugleich gegen stattgehabte Bombardements ohne vorangegangene Ankündigung sowie gegen die Zerstörung internationaler Seetelegraphenkabel Verwahrung eingelegt wurde.[4])

Wenn FERGUSON[5]) den neutralen Staat, dessen Flagge von einem fremden Kriegsschiffe mifsbräuchlich gesetzt ist, um den Feind zu überraschen und besonders, um ein feindliches Schiff zu nehmen, für verpflichtet erklärt, nicht nur dagegen Protest zu erheben, sondern auch die Herausgabe der Beute zu fordern, so entbehrt diese Auffassung der juristischen Begründung.

Der Mifsbrauch einer privilegierten Flagge, besonders der Parlamentärflagge und der Flagge der Genfer Konven-

---

[1]) La paix et la guerre, S. 509; s. auch dessen Völkerrecht, II. S. 566.

[2]) Le libre usage du pavillon en temps de guerre maritime, in der Rev. g. de dr. i. publ., Bd. 5 (1898) S. 444 bis 451. — S. auch PILLET, Lois actuelles de la guerre, § 70bis und S. 144 Anhang.

[3]) S. oben S. 37 bis 39.

[4]) LE FUR, S. 59. — [5]) II. S. 235.

tion,[1]) sowie von Notzeichen zur Anlockung des Feindes[2]) ist völkerrechtswidrig.

4. Das Feuern gegen ein feindliches Schiff, das die Flagge gestrichen hat, ist unzulässig. Denn das Niederholen der Flagge zeigt die Absicht der Übergabe an.[3])

5. Auch die Frage, ob auf ein in Seenot befindliches feindliches Kriegsschiff besondere Rücksicht zu nehmen ist, hat zu Erörterungen Anlafs gegeben. Wenn in derartigen Fällen der Beistand zur Rettung der Besatzung nicht versagt werden wird, so erscheint doch das Zugeständnis weiterer Vergünstigungen weder praktisch geboten noch rechtlich begründet. In der Session von 1898 wurde im Institut de droit international bei der Beratung des Règlement sur le régime légal de navires et de leurs équipages dans les ports étrangers die Anregung gegeben, solchen Kriegsschiffen, welche durch höhere Gewalt genötigt sind, einen feindlichen Hafen anzulaufen, von dem Beuterecht zu eximieren.[4]) Es sei nicht vornehm, wurde hervorgehoben, aus einem Unfall Vorteile zu ziehen; nach den Regeln der Ehre würde der Kommandant eines Kriegsschiffes, den die Seenot in einen feindlichen Hafen getrieben hat, lieber sein Schiff versenken, als es dem Feinde überliefern; dieses zu verhüten, sei human. Demgegenüber wurde geltend gemacht, dafs die Reglementierung einer solchen Humanitätspflicht um so weniger angängig erscheine, als Seenot leicht einen Vorwand bieten könne, um sich in dem feindlichen Hafen Assistenz leisten zu lassen und dann die kriegerische Tätigkeit wieder aufzunehmen; das Kriegsschiff sei und bleibe ein Kriegsmittel, und es sei ebenso überflüssig, die Zulässigkeit seiner Wegnahme ausdrücklich festzustellen, wie absurd, ihm in einem feindlichen Hafen die Mittel zu Reparaturen zu gewähren. Das Ergebnis der Ver-

---

[1]) S. Art. 23 lit. f. der Haager Bestimmungen, betr. die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs, und Art. 5 Abs. 4 des Haager Abkommens, betr. die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg.

[2]) Glass (S. 392) bezeichnet es mit Recht als eine Perfidie, dafs während des englisch-französischen Krieges, 1756, eine englische Fregatte vor Calais durch Notsignale französische Fahrzeuge anlockte und sich einer Schaluppe, die, einen wirklichen Notstand annehmend, zu Hülfe kam, nebst deren Besatzung bemächtigte. — S. auch Pillet, a. a. O. § 70bis.

[3]) § 96 der K. J. bestimmt: „Sobald ein feindliches Schiff die Flagge gestrichen hat, ist das Feuern gegen dasselbe einzustellen und letzteres sofort in Besitz zu nehmen. Der Commandant sendet einen Offizier mit einer provisorischen Besatzung zur Beschlagnahme an Bord . . .". Ebenso das österr. R. III No. 1488: „Hat ein feindliches Schiff die Flagge gestrichen, und liegt die Ueberzeugung vor, dafs sie wirklich gestrichen und nicht herabgeschossen wurde, so ist das Feuer auf dasselbe allsogleich einzustellen." Ferner das Décr. franç.: „Tout commandant cesse de tirer sur un bâtiment ennemi qui a amené son pavillon."

In der Besprechung der ersten Ausgabe dieses Werkes im Beiheft No. 34 zum M. V. Bl. 1882 wird, unter Anführung von Beispielen aus der Seekriegsgeschichte, darauf hingewiesen, dafs es oft schwierig ist, die Überzeugung zu gewinnen, dafs die Flagge wirklich zur Kennzeichnung der Absicht, das Schiff zu übergeben oder wenigstens, das Gefecht einzustellen, niedergeholt wurde; und es wird angeregt, das Setzen einer besonderen Flagge neben dem Streichen der Kriegsflagge zur Bekundung der Absicht der Ergebung international zu vereinbaren.

[4]) Annuaire 1898, S. 260 f.

handlungen war der wenig sagende Satz (Art. 41 Absatz 2): „*Si c'est un navire de guerre qui a été ainsi [par un accident de force majeure] contraint de chercher un refuge dans un port ennemi, il peut être généreux de l'accueillir en lui donnant les moyens de reprendre la mer; sinon, il sera régulièrement capturé.*“[1])

6. Zerstörung unterseeischer Telegraphenkabel. Bereits im Jahre 1858 nach Fertigstellung des Kabels zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Nordamerika hatte Präsident Buchanan in seiner Erwiderung des ersten Kabelgruſses der Königin Viktoria die Frage aufgeworfen: „Werden nicht alle Nationen der Christenheit von selbst sich in der Erklärung vereinigen, daſs das Kabel für immer neutral sein soll und daſs seine Mitteilungen auf dem Wege nach ihrem Bestimmungsort heilig gehalten werden sollen, selbst im Laufe der Feindseligkeiten?“ Eine solche Vereinigung ist bisher nicht erfolgt. Ja der internationale Vertrag zum Schutz der unterseeischen Kabel vom 14. März 1884 (oben S. 127) erklärt es im Artikel 15 als „selbstverständlich, daſs die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die Freiheit des Handelns der kriegführenden Mächte in keiner Weise beschränken“. Der britische Bevollmächtigte hatte auf der Konferenz zur Beratung des Vertrages folgende Erklärung formuliert: „*Le gouvernement de Sa Majesté entend l'article 15 dans ce sens qu'en temps de guerre un belligérant signataire de la convention sera libre d'agir à l'égard des câbles sous-marins comme si la convention n'existait pas.*“

Beachtenswerte Hinweise bieten die Beleuchtung der Frage über die Neutralisierung der unterseeischen Telegraphenleitungen bei Fischer „Die Telegraphie und das Völkerrecht“ und Renaults Abhandlung „De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins“ (oben S. 126). Renault stellt folgende Sätze auf:

a) Das Kabel verbindet zwei Teile des Landgebietes einer und derselben Kriegsmacht. In diesem Falle soll jeder Kriegspartei das Recht zustehen, den telegraphischen Verkehr zu inhibieren und das Kabel zu zerstören.

b) Dasselbe verbindet die Landgebiete der beiden kriegführenden Teile. Auch in diesem Falle steht den letzteren die volle Freiheit der Aktion zu.

c) Das Kabel verbindet das Landgebiet eines kriegführenden Teiles mit neutralem Gebiet. Dann kann der betreffende Kriegführende von seinem Gebiet aus den Verkehr einstellen, und der andere Teil kann, wenn es ihm gelungen ist, sich in den Besitz des feindlichen Gebietes zu setzen, daselbst, falls sein Interesse es erheischt, das Kabel zerstören. Dieselbe Befugnis steht seinen Kreuzern zu, welche einen feindlichen Hafen blockieren.

Über die Frage, ob aus sonstiger Veranlassung eine Zerstörung zulässig sei, also namentlich, um einen Depeschenverkehr vom neutralen Gebiete aus oder nach dem neutralen Gebiete, zu Gunsten des Gegners, zu verhindern, enthält sich Renault eines positiven Urteils. In Er-

[1]) In Betreff der in Seenot geratenen feindlichen Handelsschiffe s. S. 204, e.

kenntnis der Bedürfnisse der Kriegführung bezweifelt er aber nicht, dafs ein Kriegführender, wenn er eine Benutzung des vorhandenen Kommunikationsmittels zur Förderung der militärischen Operationen des Gegners zu besorgen Anlafs hat, kein Bedenken tragen wird, diese Verbindung zu unterbrechen.

d) Das Kabel verbindet zwei neutrale Gebiete. In diesem Falle steht den Kriegführenden eine Befugnis zur Inhibierung der Kommunikation oder gar zur Zerstörung des Kabels unter keinen Umständen zu.

Holland [1]) kommt in einer Betrachtung der Frage zu folgendem Ergebnis: Ein Kriegführender sei befugt, in den Territorialgewässern seines Gegners ein Kabel, dessen terminus ad quem das feindliche Gebiet ist, zu durchschneiden, auch wenn es neutrales Eigentum ist, vorbehaltlich jedoch der Verpflichtung, den neutralen Eigentümer zu entschädigen. Die Durchschneidung eines Kabels, welches das feindliche Gebiet mit neutralem Gebiet verbindet, aufserhalb der feindlichen Gewässer, finde im Völkerrecht keine Begründung. Noch weniger sei es erlaubt, ein Kabel zu zerstören, das zwei neutrale Häfen verbindet.

Eine förmliche Regelung enthält der N. W. C., dahin lautend (Artikel 5):

„*The following rules are to be followed with regard to submarine telegraphic cables in time of war, irrespective of their ownership:*

(*a*) *Submarine telegraphic cables between points in the territory of an enemy, or between the territory of the United States and that of an enemy, are subject to such treatment as the necessities of war may require.*

(*b*) *Submarine telegraphic cables between the territory of an enemy and neutral territory may be interrupted within the territorial jurisdiction of the enemy.*

(*c*) *Submarine telegraphic cables between two neutral territories shall be held inviolable and free from interruption.*"

Auf eine konventionelle internationale Regelung der Frage wird voraussichtlich für absehbare Zeit verzichtet werden müssen. Nach dem Wesen der Sache bieten aber die Renaultschen Vorschläge den besten Anhalt für die Behandlung in der Praxis, weil die ihnen zu Grunde liegenden Gesichtspunkte aus einer rationellen Abwägung der verschiedenen dabei in Betracht kommenden Interessen entnommen sind. Im übrigen legt es die Bedeutung der Integrität der Kabel für den gesamten internationalen Verkehr nahe, eine Zerstörung von solchen und die Unterbrechung der telegraphischen Kommunikation nur soweit anzuordnen, als die militärische Lage es erheischt.[2])

---

[1]) Des câbles sous-marins en temps de guerre, im Journ. de dr. i. pr., Bd. 28 (1898) S. 648 f. — Ferner: Goffin, Submarine Cables in Time of War, in The Law Quarterly Review, Bd. 15 (1899) S. 145 bis 154; v. Bar, Das Recht der unterseeischen Kabel in Kriegszeiten, im Archiv für öffentliches Recht, Bd. 15 (1900) S. 414 f.; G. G. Wilson, Submarine telegraphic cables in their international relations, lectures delivered at the Naval War College, August 1901, Washington 1901.

[2]) Aus Anlafs der Durchschneidung des Kabels der British Eastern Extension Australasia & China Telegraph Compagnie bei Manila auf Befehl des amerika-

7) Die sog. **Steinblockade**, d. h. die Sperrung eines feindlichen Hafens durch Versenkung von Steinen oder anderen Materialien zu dem Zweck, ihn unzugänglich zu machen, ist eine zulässige Kriegsmafsregel, ebenso wie die Sperrung eigener Häfen (§ 40, I). Nur, ist es geboten, eine solche Anordnung bekannt zu machen, um zu verhüten, dafs Schiffe in Unkenntnis der Sperre auflaufen. Juristisch hat diese Mafsregel mit einer Blockade nichts gemein.[1])

§ 36.

Seebeute.

I. Wesen des Seebeuterechts.[2])

Der Zweck des Seekrieges ist nicht allein die Vernichtung der feindlichen Kriegsflotte, die Zerstörung von Küstenbefestigungen, von maritimen und militärischen Etablissements an der feindlichen Küste,

---

nischen Admirals Dewey im Jahre 1898 erhob diese Gesellschaft gegen die Regierung der Vereinigten Staaten einen Anspruch auf Entschädigung für die Reparaturkosten; die Durchschneidung des Kabels wurde nicht beanstandet und Schadloshaltung für die dadurch herbeigeführte Verkehrsstockung nicht verlangt. Es wurde hierbei ausgeführt: nach allgemeinen Grundsätzen unterliege freilich neutrales Gut im feindlichen Gebiet den Gefahren des Krieges, und Schädigungen, soweit sie aus gesetzlichen Mafsnahmen herrühren, begründeten keinen Anspruch auf Ersatz; das Kabel werde indessen nicht allein in dem in den feindlichen Territorialgewässern belegenen Teil, sondern in seiner gesamten über die hohe See sich erstreckenden Ausdehnung unbrauchbar gemacht; ein Durchschneiden auf hoher See würde aber zweifellos das Recht auf Schadensersatz gewähren; übrigens habe Admiral Dewey bei der Durchschneidung des Kabels dessen Benutzung nicht allein den Spaniern verwehren, sondern zugleich für sich selbst sichern wollen. In einem von dem Attorney General erstatteten Gutachten vom 1. Februar 1899 wird der Anspruch für begründet erachtet und u. a. hervorgehoben: die Tendenz des Leiters der militärischen Mafsnahmen komme für die Schadensersatzfrage nicht in Betracht; dagegen sei von Erheblichkeit, wo das Kabel durchschnitten wird, ob innerhalb oder aufserhalb der Territorialgewässer, da die Zerstörung von Privateigentum innerhalb des feindlichen Gebiets als zulässig anerkannt sei; dafs in beiden Fällen der Eigentümer geschädigt werde, sei ohne entscheidende Bedeutung. — Beachtenswerte Angaben über die militärischen Eingriffe in den Betrieb der unterseeischen Kabelleitungen während des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, enthält auch die Abhandlung von Owen Squier, „Der Einflufs der Seekabel auf die Oberherrschaft zu Lande und zur See", autor. Übersetzung aus dem Dezemberheft der Proceedings of the United States Naval Institute, in der Marine-Rundschau, 1901 S. 917 f. — S. ferner Duboc, S. 238 f. und 258 f., und Rev. g. de dr. i. publ., 1900 S. 270 f.

[1]) Es ist ohnedies nicht erfindlich, weshalb Fauchille (S. 143 f.) vom Rechtsstandpunkt dagegen Bedenken erhebt, indem er in der Mafsregel die Ersetzung eines blocus effectif durch einen blocus par pierres sieht, und wie Rivier (Völkerrecht § 62 S. 142) eine solche Sperrung, sofern nicht unmittelbare und absolute Kriegsnotwendigkeit vorliegt, als eine Versündigung gegen alle Völker bezeichnet, wenn dadurch ein Hafen dauernd unzugänglich gemacht wird; davon kann deshalb keine Rede sein, weil die Sperre durch Sprengung oder Auffischen der Sperrmittel wieder zu beseitigen ist.

[2]) Die Materie ist eingehend bearbeitet von Ch. de Boeck in dem Werke „De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi", Paris 1882. Der Verfasser behandelt im ersten Teil die geschichtliche Entwickelung, im zweiten das geltende Recht, im dritten die Reformprojekte.

die Bewerkstelligung der Landung von Truppenkörpern, kurz die Vornahme und Unterstützung von militärischen Operationen aller Art einschliefslich des Schutzes der heimatlichen Küsten; er umfafst vielmehr die Niederlegung der feindlichen Seemacht in weitestem Sinne. Der Seekrieg begreift daher auch die Aktion gegen den Seehandel der feindlichen Nation, und eines seiner Hauptziele ist es, diesen nach Möglichkeit lahm zu legen.

Während im Landkriege die Unverletzlichkeit des Privateigentums nach dem Kriegsrecht der modernen Kulturstaaten grundsätzlich anerkannt ist und hier Eingriffe nur unter besonderen Umständen als gerechtfertigt erachtet werden,[1]) gilt für die maritime Aktion die Regel: Privateigentum auf See ist der Wegnahme durch die feindliche Kriegsmacht unterworfen. Dieses Recht der Wegnahme feindlichen Privateigentums auf See wird Seebeuterecht genannt. Der Begriff Prisenrecht ist ein weiterer; er umfafst mit die unter bestimmten Voraussetzungen zulässige Wegnahme von Privateigentum Neutraler. Beide Begriffe werden aber nicht immer genügend unterschieden.

Gegenstand des Seebeuterechts sind die Kauffahrteischiffe der Angehörigen des feindlichen Staates und die an Bord derselben befindlichen Güter, sofern sie Eigentum feindlicher Staatsangehöriger sind. Hinsichtlich der Schiffe kommt lediglich ihre Nationalität zu der Zeit der Aufbringung in Betracht.[2]) Die später erfolgte Übertragung des Eigentums an einen Neutralen ist völkerrechtlich wirkungslos; durch die Aufbringung wird dem Eigentümer die fernere Disposition entzogen. Vorangegangene Veräufserungen dagegen müssen, auch wenn sie erst nach Ausbruch des Krieges erfolgt sind, von den Kriegführenden respektiert werden. Dasselbe gilt hinsichtlich der Güter. „*According to the law of nations, neutrals have the right to purchase during war the property of belligerents, whether ships or anything else; and any regulation of a particular State, which contravenes this doctrine is against public law, and in mere derogation of the sovereign authority of all independent States.*“ [3]) Auf nur fingierte oder simulierte Eigentumsübertragungen ist jedoch keine Rücksicht zu nehmen. Namentlich wird ein Verkauf an einen Neutralen in transitu leicht verdächtig und geeignet sein, den Charakter des Geschäfts in Frage zu stellen.[4])

---

[1]) Solche Umstände treten jedoch häufig ein. Denn die Beschädigung oder Zerstörung von Feldern, Gebäuden und sonstigen Anlagen und von beweglichem Privateigentum wird sich oft nicht vermeiden lassen, und zwar ist nicht blofs Eigentum der feindlichen Staatsangehörigen, sondern auch neutrales Eigentum den Schädigungen durch die kriegerische Aktion ausgesetzt.

[2]) Über die Frage, ob zur Aufbringung eine förmliche Besitzergreifung erforderlich sei, s. Upton, S. 190 f.; ferner Geffcken bei Heffter, Anm. 2 zu § 138.

[3]) Gutachten des Attorney General der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom Mai 1855 in Soetbeers Sammlung, neue Folge I. No. 169, und vom 7. August 1854 das. II. No. 182, in welchen der Gegenstand ausführlich behandelt wird.

[4]) Dupuis (§ 118) führt aus, dafs ein Verkauf während der Reise keinen Anspruch auf Berücksichtigung gewähre; s. ferner das. §§ 117 bis 129; Rivier, Völkerrecht, § 68 S. 451; Marco, S. 33 f.; Phillimore, III. § 486; Hall, S. 525;

Ausschlaggebend für die Nationalität sind die Flagge und das Schiffs-Certifikat oder die sonstige die Nationalität bezeugende Urkunde (§§ 8, I und 53, II). Auch wenn ein Schiff, das nach seinen Papieren die feindliche Nationalität trägt, zum Teil Eigentum Neutraler ist, unterliegt es dem Seebeuterecht. Diesen Standpunkt hat stets die englische und amerikanische Rechtsprechung vertreten, und zwar mit der Begründung, dafs Flagge und Seepafs eine praesumtio juris für den nationalen Charakter eines Schiffes gäben.[1])

Die Befugnis zur Ausübung des Seebeuterechts steht Kriegsschiffen, Kapern und Landstreitkräften, letzteren durch Aktion vom Ufer aus, zu.[2])

Für den territorialen Umfang der Befugnis sind die Grenzen des Kriegsgebiets (s. § 33) mafsgebend. Danach ist in den Hoheitsgewässern der Neutralen die Wegnahme feindlicher Schiffe ebenso unstatthaft wie die Vornahme anderer Akte der Kriegführung. Näheres s. §§ 39, 40.

Das Seebeuterecht erleidet nach der Praxis noch eine eigenartige Ausdehnung, insofern es nämlich die Festhaltung der an Bord der genommenen Schiffe befindlichen Personen der Schiffsbesatzung, soweit sie feindliche Staatsangehörige sind, und deren Behandlung als Kriegsgefangene einschliefst.[3]) Es ist dies eine weitere

---

Duboc, S. 89 f. Neveu und Jouan heben hervor (S. 434): „*Dans la pensée de mettre leur propriété à l'abri des conséquences du droit de prise, il arrive qu'au début d'une guerre, certains armateurs font* neutraliser *leurs bâtiments ou obtiennent pour eux la garantie du pavillon d'une nation neutre, en les vendant fictivement à des étrangers. Ce calcul est déjoué par notre législation, qui déclare ennemi le bâtiment ayant appartenu à des ennemis depuis que la guerre est commencée (déclaration du 26 juillet 1778).*"

Ausführliches über die Merkmale des feindlichen Charakters von Schiff und Gut nach englischer und amerikanischer Rechtsprechung bei Upton, S. 108 f. und 138 f., und bei Hazlitt und Roche, S. 44 bis 52. Das Erk. des Supreme Court of the United States vom 5. März 1900, betr. die Legalität der Aufbringung des Schiffes „Benito Estenger", welches durch Vertrag vom 9. Juni 1898 von dem spanischen Eigentümer auf einen englischen Staatsangehörigen übertragen worden war, enthält beachtenswerte Ausführungen über die Wirkungen von Scheinverkäufen in solchen Fällen für die Beurteilung nach Prisenrecht. Einen Auszug aus dem Urteil enthält die Zeitschr. für Intern. Pr. u. Str.-R. Bd. 11 S. 305 f.

[1]) „*If a ship, of whatever nation as to her owner's residence, is navigating the seas under a pass of a foreign nation, she is regarded to all intents, so far as liability to capture is concerned, as a ship of that nation.*" Upton, S. 130; s. auch das. S. 135 f.: „*a vessel sailing under the colors and pass of a nation, is to be considered clothed with the national character of that country*"; ferner S. 410: „*The flag or pass under which a ship in sailed is deemed conclusion evidence of its national character, though in general, the national character of a vessel depends of the domicil of the owner; but the owner is bound by the flag or pass which he sees fit to make use of, and when it happens to operate against him, he is not at liberty to deny the character which he assumed for his benefit.*"

[2]) Ausführlich behandelt auch diesen Gegenstand de Boeck in den §§ 214 bis 230. — Über Verwendung von Zollkuttern und sonstigen Fahrzeugen, die nicht zur Kategorie der Kriegsschiffe gehören, für die Ausübung des Seebeuterechts s. Upton, S. 194 f. und 213 f.

[3]) P. P. R. § 18: „Die Mannschaft des aufgebrachten Schiffs wird bis zur Entscheidung der Sache auf Staatskosten unterhalten und verpflegt. Wird die Prise verurtheilt, so sind die unter der Mannschaft befindlichen feindlichen

Abweichung von dem für den Landkrieg geltenden Grundsatz, dafs Privatpersonen bei friedlichem Verhalten nicht in die Kriegführung einbezogen werden sollen und der Krieg von Staat zu Staat, nicht von Volk zu Volk, geführt wird.[1])

Nicht zur Schiffsbesatzung gehörige Personen, also namentlich Passagiere, gleichviel welcher Nationalität, sind diesen Mafsregeln nicht unterworfen, es sei denn, dafs sie Angehörige der feindlichen Armee oder Flotte sind oder im Begriff stehen, bei dem Feind in militärischen Dienst zu treten; in diesen Fällen ist ihre Gefangennahme oder Internierung, unabhängig von der Verurteilung der Prise, gerechtfertigt.[2])

Die Berechtigung der Ausdehnung des Seebeuterechts auf die Festhaltung bezw. Gefangennahme der Besatzungen der genommenen Schiffe ist angefochten, weil sie mit den modernen Anschauungen über die Wirkungen des Kriegszustandes auf Privatpersonen nicht vereinbar erscheine.[3]) Englische und französische Staatsmänner und Publizisten sind jedoch für die Aufrechthaltung des Bestehenden eingetreten.

Im Jahre 1860 erklärte Lord Palmerston einer Deputation von Vertretern des britischen Handelsstandes: Die Existenz Englands hänge davon ab, dafs es die Herrschaft über das Meer besitze; deshalb sei die Gewalt, die Schiffe fremder Mächte wegzunehmen und die auf diesen Schiffen dienenden Mannschaften gefangen zu halten, nicht aus Händen zu geben. Der Krieg sei ein furchtbares Übel; dennoch sei es zuweilen notwendig, ihn um der Selbsterhaltung willen zu üben; eine Seemacht wie England dürfe sich keines Mittels entäufsern, um ihren Feind zur See zu schwächen. Wenn England nicht die Matrosen des feindlichen Staates an Bord der Handelsschiffe gefangen nehme, so würde es diese Matrosen bald an Bord der Kriegsschiffe zu bekämpfen haben.[4])

Durchaus verwerflich ist es jedenfalls, wenn gegen solche Schiffs-

---

Unterthanen als Kriegsgefangene zu behandeln. Die Unterthanen befreundeter oder neutraler Mächte werden dagegen an die Consuln der betreffenden Staaten zur weiteren Veranlassung übergeben."

[1]) Dieses moderne Rechtsprinzip hat einen klaren Ausdruck gefunden in der Proklamation des Königs von Preufsen, als Oberfeldherrn der deutschen Armeeen gegen Frankreich, vom 11. August 1870: „Ich führe Krieg mit den französischen Soldaten und nicht mit den französischen Bürgern. Diese werden deshalb fortfahren, die Sicherheit für ihre Personen und Güter zu geniefsen, so lange sie nicht selbst durch feindselige Unternehmungen gegen die deutschen Truppen Mir das Recht nehmen, ihnen Meinen Schutz zu gewähren."

[2]) Die französische Instruktion von 1854 bestimmte im Art. 20: „*Vous ne devrez distraire du bord aucun des individus qui montent le bâtiment capturé, s'il s'agit d'un corsaire ou d'un bâtiment marchand; mais les femmes, les enfants et toutes les personnes étrangères au métier des armes ou à la marine ne devront, en aucun cas, être traités comme prisonniers de guerre, et seront libres de débarquer dans le premier port où le bâtiment abordera.*"

[3]) S. auch Gessner, Kriegführende und neutrale Mächte, S. 90, 91, und Droit des neutres, S. 436; ferner Geffcken bei Heffter in Anm. 8 zu § 126.

[4]) In diesem Sinne auch: Ortolan, II. S. 35 f.; Hautefeuille, Droits et devoirs, II. S. 4; Bonfils, §§ 1339 bis 1342; Neveu und Jouan, S. 434.

mannschaften Maſsregelen angewendet werden, die über die einfache Festhaltung bezw. Internierung hinausgehen.[1])

Die neueren Bestrebungen haben einen formulierten Ausdruck gefunden in dem vom Institut de droit international aufgestellten Entwurf eines Internationalen Prisenreglements. Danach sollen nur solche Personen als Kriegsgefangene behandelt werden, die zur bewaffneten Macht des Feindes gehören oder dem Feinde Hülfe geleistet haben. Gegen das Personal der Schiffsbesatzung soll im übrigen eine vorläufige Zurückhaltung an Bord soweit zulässig sein, als dessen Vernehmung für die Feststellung des Tatbestandes erforderlich erscheint, und es soll diesen Leuten eine anständige Behandlung zu teil werden.[2])

Dem entsprechen auch die folgenden Festsetzungen in den Artikeln 10 und 11 des N. W. C.: „*The personal of merchant vessels of an enemy who in self-defence and in protection of the vessel placed in their charge, resist in attack, are entitled, if captured, to the status of prisoners of war — The personal of a merchant vessel of an enemy captured as a prize can be held, at the discretion of the captor, as witnesses, or as prisonners of war when by training or enrollment they are immediately available for the naval service of the enemy, or they may be released from detention or confinement. They are entitled to their personal effects and to such individual property, not contraband of war, as it is not held as part of the vessel, its equipment, or as money, plate, or cargo contained theirein. — All passengers not in the service of the enemy, and all women and children on board such vessels should be released and landed at a convenient port, at the first opportunity. — Any person in the naval service of the United States who pillages or maltreats, in any manner, any person found on board a merchant vessel captured as a prize, shall be severely punished.*“

Das Seebeuterecht tritt in Wirksamkeit mit Ausbruch des Krieges, selbst gegen solche Schiffe, welche von dem Kriegszustande nicht unterrichtet sind; es endigt mit dem Friedensschlusse; es ruht während eines allgemeinen und eines jeden Waffenstillstandes, der sich auf die Aktion der Seestreitkräfte erstreckt.[3])

Die sofortige Ausübung des Seebeuterechts nach erfolgter Kriegserklärung, welche ehedem konstante Praxis war, ist aber seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr üblich. Man erachtete es der Billigkeit entsprechend, den feindlichen Kauffahrteischiffen einen je nach Lage der Verhältnisse bemessenen Aufschub zu gewähren. Bahnbrechend waren in dieser Hinsicht die bei Ausbruch des Krimkrieges ergangenen englischen und französischen Verordnungen.[4]) Auch nach Ausbruch des

---

[1]) Über die völkerrechtswidrige Behandlung deutscher Schiffsmannschaften während des deutsch-französischen Krieges, 1870/1871, s. Cirkulardepesche des Grafen Bismarck d. d. Versailles den 9. Januar 1871, in Hirths Tagebuch, III. No. 1422; s. auch das. II. No. 603.

[2]) R. i. P. M. §§ 52 bis 57 (Annuaire 1882/1883, S. 213 f.).

[3]) S. Gessner, Droit des neutres, S. 346. — Auch die Waffenstillstandskonvention zwischen Deutschland und Frankreich vom 28. Januar 1871 enthielt eine bezügliche Festsetzung.

[4]) Die französische Deklaration vom 27. März 1854 (s. auch die Instruktion vom 31. März 1854) bestimmte im Art. 1: „*Un délai de six semaines, à partir*

deutsch-französischen Krieges, 1870, ordnete der französische Marineminister unterm 25. Juli 1870 an: dafs deutsche Kauffahrteischiffe, welche vor der Kriegserklärung Fracht für Frankreich oder für französische Rechnung geladen hatten, keine Prisen seien, sondern dafs sie ihre Ladung löschen und mit Geleitschein nach der Heimat entlassen werden sollten; ferner, dafs auch späterhin deutschen Schiffen, welche in Unkenntnis des Kriegszustandes in französische Häfen einlaufen würden, eine dreifsigtägige Frist zum Auslaufen und sodann ein Geleitschein zur freien Rückkehr erteilt werden sollte. Ebenso setzte die deutsche Verordnung vom 19. Januar 1871, betreffend die Aufbringung und Wegnahme französischer Handelsschiffe, namentlich mit Rücksicht darauf, dafs im Vertrauen auf den früheren Verzicht (s. IV, B. b) neutrales Gut auf französischen Schiffen verladen sein konnte, einen Aufschub bis zum 10. Februar fest.

Das Institut de droit international hat in dem Règlement sur le régime des navires dans les ports étrangers (Art. 40) den Satz aufgestellt: „*Les navires de commerce qui, au début des hostilités ou lors de la déclaration de guerre, se trouvent dans un port ennemi, ne sont pas sujets à saisie dans le délai déterminé par les autorités. Pendant ce délai, ils peuvent y décharger leur cargaison et en prendre une autre.*“ [1]) Eine entsprechende Vorschrift enthält auch der N. W. C. im Artikel 15.

In Betreff des Zeitpunktes, mit dem die Prise in die freie Verfügung des Nehmestaates übergeht, ist die Beurteilung nicht immer eine gleichmäfsige gewesen. Die moderne Praxis knüpfte den endgültigen Erwerb der Prise an zwei Voraussetzungen:

1. das genommene Schiff oder Gut mufs in Sicherheit gebracht,
2. die Rechtmäfsigkeit der Nehmung mufs durch Urteil des zuständigen Prisengerichts anerkannt sein.[2])

---

de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français. En conséquence, les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la declaration de guerre, entreront dans les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au 9 mai inclusivement. Art. 2: *Ceux de ces navires qui viendraient a être capturés par les croiseurs français, après leur sortie des ports de l'Empire, seront relâchés, s'ils établissent par leurs papiers de bord qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir.*“

[1]) Annuaire 1898, S. 284.

[2]) Schon G. Fr. v. Martens (Précis, II. § 322) konstatiert, dafs dies die Praxis der europäischen Staaten sei; ebenso Lampredi (S. 139). Der Grundsatz hat auch Ausdruck gefunden in dem durch Kabinetts-Order vom 4. Januar 1866 genehmigten preufsischen Reglement, betreffend den Anspruch auf Prisengelder und Prämien und die Vertheilung derselben, vom 31. Dezember 1865 (Beilage zum A. M. B. No. 122), dessen § 1 besagt: „Der Anspruch auf Prisengelder wird begründet durch die Aufbringung feindlicher oder, wo es gesetzlich zulässig ist, auch neutraler Schiffe und die rechtskräftige Verurtheilung derselben durch den Prisenrath.“ Dafs erst mit der Rechtskraft des Prisenurteils das Eigentum verloren geht, ist jetzt die herrschende Ansicht; vgl. v. Bulmerincq, Prises maritimes, S. 311; F. v. Martens, Völkerrecht, II. S. 534; Geffcken bei Heffter, Anm. 2, 4 zu § 138, Anm. 3, 4 zu § 192; H. Dernburg, Das Sachenrecht des Deutschen Reichs und Preufsens [2], Halle 1901, S. 333. A. M. sind Heffter, §§ 138, 139, 192 und Wagner, a. a. O. (oben S. 6) S. 193 Anm. 13.

II. Reprisen.

Im engen Zusammenhange mit der Frage über den Zeitpunkt des Eigentumsüberganges steht das Recht der Reprise, d. i. das unmittelbare Wiederaufleben des ursprünglichen Rechtsverhältnisses nach Wiederwegnahme eines genommenen Schiffes oder genommener Güter.[1]

Voraussetzung des Rechts der Reprise war in früherer Zeit in der Regel, dafs das genommene feindliche Schiff oder Gut noch nicht derartig in Sicherheit gebracht war, dafs es nicht unmittelbar, d. h. bei Gelegenheit derselben Aktion oder im Anschlufs an diese, wiedergenommen werden konnte, namentlich auch, dafs es noch nicht in einen feindlichen oder neutralen Hafen aufgebracht war. In der Folge wurde vielfach mit einem vierundzwanzigstündigen oder anderweit zeitlich begrenzten Besitzstand auf Seiten des Nehmers das Recht der Reprise für ausgeschlossen erachtet. Die neuere Praxis läfst aber, unabhängig von der Besitzdauer, das Recht der Reprise in Wirksamkeit treten bis zur rechtskräftigen Verurteilung durch ein Prisengericht. Dieser Standpunkt erscheint berechtigt, weil vordem ein Eigentumsübergang nicht erfolgt, vielmehr die Prise nur im Gewahrsam des Nehmers gewesen ist.

Die Wiederwegnahme nach dem für das Recht der Reprise mafsgebenden Zeitpunkt begründet eine neue Prise. Diese kommt dem Staate des neuen Nehmers zu, während die Reprise dem bisherigen Eigentümer verbleibt. Die neue Prise bedarf einer Adjudikation, die Reprise nicht. Die Wiederherausgabe der Reprise an den Eigentümer ist aber vielfach mit einem Anspruch auf Zahlung einer Prämie und Kostenerstattung verknüpft worden; die Prämie ist in der Regel auf einen Bruchteil des Wertes der Reprise fixiert.[2]

Zuweilen wird auch unterschieden, ob die Prise Staatsangehörigen, Untertanen von Verbündeten oder von Neutralen gehört, sowie ferner, durch wen die Wiedernehmung erfolgt ist und danach die Behandlung der Fälle geregelt; auch wird die Anwendung gewisser Normen an die Voraussetzung der Reziprozität geknüpft.

Einheitliche Grundsätze sind weder aus den Quellen noch aus dem reichen dogmatischen Material zu entnehmen.[3]

---

[1] Sehr ausführlich ist die Materie bereits behandelt im 287. Kapitel des Consolato del mare „Von einem genommenen und wiedereroberten Schiff". Eine eingehende Erörterung des Gegenstandes unter Darlegung der Grundsätze des positiven Völkerrechts seiner Zeit gibt G. Fr. v. Martens, Versuch über Caper, §§ 40 bis 73; s. ferner de Boeck, §§ 286 bis 318; Kleen, Neutralité, II. S. 549 f.; A. Paternostro, Delle prede, delle riprede e dei giudizii relative, Napoli 1871.

[2] Die Bestimmungen im Pr. Allg. Landrecht Th. 1 Tit. 9 §§ 208 bis 210 nebst der Deklaration vom 24. September 1798 No. II und dem Anh. § 7 über den Gegenstand sind zum Teil noch aufrechterhalten; s. Art. 89 des Pr. Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche. § 208 bestimmt: „Güter und Schiffe, welche von Capern weggenommen werden, sind erst für verloren anzusehen, wenn dieselben in einen feindlichen oder neutralen Hafen aufgebracht worden."

[3] S. auch Heffter, §§ 191, 192.

III. Bestrebungen zur Beseitigung des Seebeuterechts.

Seebeuterecht und Kaperei decken sich im allgemeinen in ihren Wirkungen. Gegenstand beider ist das feindliche Privateigentum auf dem Meere; beider Ziel dessen Wegnahme und überhaupt der Ruin des feindlichen Seehandels, wobei jedoch häufig, bei der Kaperei stets, die Erzielung eines Gewinnes auf seiten der Kaptoren (Nehmeschiffe) in dem Maße in den Vordergrund tritt, daß beides, Ausübung der Kaperei und Ausübung des Seebeuterechts durch Kriegsschiffe, vielfach als ein System privilegierten Raubes bezeichnet worden ist. In früheren Zeiten, und zwar fast durchweg bis zum Jahre 1854, wurden auch die Lehren von der Kaperei und vom Beuterecht auf See durcheinander geworfen, und auch noch später hat man sich von dieser Art der Behandlung nicht immer freigehalten. Hieraus erklärt es sich, daß man, als sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts gewichtige Stimmen für die Beseitigung der Kaperei erhoben, sehr bald daran Anregungen knüpfte, die auf Beseitigung der Schutzlosigkeit des Privateigentums auf See überhaupt abzielten.[1]) Den Anstoß gaben die Beschlüsse einer Versammlung Bremer Kaufleute vom 2. Dezember 1859, in welcher die Unverletzlichkeit der Person und des Eigentums in Kriegszeiten zur See, soweit die Zwecke des Krieges sie nicht notwendig beschränken, als eine unabweisbare Forderung des modernen Rechtsbewußtseins hingestellt wurde, und im Anschluß daran zahlreiche zustimmende Erklärungen in allen Teilen der Welt, namentlich in England.[2]) Eine gleichartige Kundgebung erfolgte auf dem internationalen maritimen Kongreß in Neapel, 1871.[3]) Beachtenswert sind ferner die wiederholt im Deutschen Reichstage stattgehabten Verhandlungen über den Gegenstand. In der Sitzung des Reichstages des Norddeutschen Bundes vom 18. August 1868 wurde ein Antrag des Abgeordneten Aegidi fast einstimmig angenommen, welcher dahin ging: „den Bundeskanzler aufzufordern, zu veranlassen, daß bei dem gegenwärtigen friedlichen Einvernehmen mit den auswärtigen Mächten Verhandlungen eingeleitet werden, welche zum Zweck haben, durch Übereinkunft von Staat zu Staat die Freiheit des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten zu einem vertragsmäßig anerkannten Grundsatze des Völkerrechts zu erheben.“ Der Vertreter der verbündeten Regierungen hat sich zwar sympathisch zu dem Antrage ausgesprochen, zumal dessen Tendenz den Traditionen der preußischen Regierung ent-

---

[1]) Besondere Beachtung verdient die ausführliche Darstellung bei DE BOECK im 3. Teil seines Werkes, namentlich die Kritik vom wirtschaftlichen und juristischen Standpunkt in den §§ 572 bis 602. Gute Übersichten geben ferner BONFILS (§§ 1299 bis 1338) und KLEEN (Neutralité, II. S. 666 f.).

[2]) Urkundliches Material bei L. K. AEGIDI und A. KLAUHOLD, Frei-Schiff unter Feindes Flagge, Hamburg 1866; s. auch die Denkschrift: Das internationale Seerecht in Kriegszeiten, Bremen 1860.

[3]) Sie lautet: „*Le congrès émet le vœu que les bâtiments de commerce des belligérants et leurs cargaisons soient exempts de capture et de confiscation comme le sont ceux des États neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, et pourvu que cette exception ne s'étende pas aux navires et aux cargaisons qui chercheraient à pénétrer dans un port bloqué par les forces navales d'une des nations belligérantes.*“

sprach, aber darauf hingewiesen, dafs die Erledigung der Angelegenheit auf einem internationalen Kongrefs nach Lage der Verhältnisse ausgeschlossen sei. Gelegentlich der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über die Prisengerichtsbarkeit in der Reichstagssitzung vom 27. März 1884 wurde die Anregung, jedoch ohne die Einbringung eines förmlichen Antrages, erneuert. In der Sitzung vom 4. März 1892 sodann wurde aus Anlafs eines dem Aegidischen Antrage von 1868 gleichlautenden Antrages des Abgeordneten Barth die Frage von neuem verhandelt; hierbei erklärte der Reichskanzler: er würde gern der Aufforderung Folge geben, wenn er sich davon Erfolg verspräche; das sei aber zur Zeit nicht der Fall; übrigens könne die Vernichtung des feindlichen Handels im Seekriege die ultima ratio bleiben. Danach wurde der Antrag als zur Zeit unopportun und aussichtslos zurückgezogen. Ein späterer Antrag vom 30. November 1892 „dem Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See in Kriegszeiten auf einer internationalen Konferenz die völkerrechtliche Anerkennung zu verschaffen“, ist unerledigt geblieben. Man erkennt daraus, wie die Erwartungen zurückgegangen waren.

Während des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, hat die Regierung der Vereinigten Staaten, entgegen den von ihr sonst mit grofsem Eifer vertretenen Anschauungen über die Ungerechtigkeit der Einbeziehung feindlichen Privateigentums in die Seekriegsaktion, auf die Ausübung des Seebeuterechts nicht verzichtet. Im Gegenteil wurden gerade damit die Feindseligkeiten gegen Spanien eingeleitet.[1])

Das Institut de droit international hat sich des öfteren mit der Frage befafst und sich zunächst im Jahre 1877 im Prinzip für die Beseitigung des Seebeuterechts ausgesprochen, ebenso in der Sitzung von 1882, hier aber mit dem Ausdrucke des Vorbehaltes der Gegenseitigkeit.[2]) Das Vertrauen auf eine allgemeine Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See war also auch hier gering.

Während die Gegner des Seebeuterechts für ihre Bestrebungen das widerstreitende Rechtsbewufstsein, die gute Sitte und ferner kulturelle und wirtschaftliche Gesichtspunkte geltend machen, lassen sich die Gründe seiner Verteidiger dahin zusammenfassen: Das Seebeuterecht sei ein ebenso notwendiges Übel wie der Krieg selbst; ein Staat, dessen

---

[1]) Auf gegebenen Anlafs sprach sich Captain MAHAN in einem Schreiben vom 15. November 1898 (The New York Times vom 17. dess. Mts.) dahin aus: *„Up to forty years ago when the matter was last agitated at the time of the treaty of Paris, American diplomacy was from the national point of view, perfectly sagacious in seeking this immunity for commerce. It was much to our interest, for then we had an immense merchant shipping and almost no navy. Now, that our long-voyage merchant shipping is almost naught, (though we have a great coasting trade), and that our new transmarine responsabilities will entail necessarily a considerable navy, we are rather interested to hold over the heads of a possible enemy the chance of serious injury befalling him by stopping his maritime commerce . . . The tendency of the present rule, therefore, is to defer from war; while, if war unhappily comes, and commerce is immune, the effort must be to destroy mens lives, to kill and wound them, instead of the more human and scientific process of exhausting the resources of the nation, and so compelling peace.“*

[2]) Annuaire 1878, S. 58 f. und 1882/1883, S. 213.

Wehrkraft hauptsächlich in der Macht seiner Flotte beruht, könne dieses Recht nicht aufgeben, ohne sich wehrlos zu machen. Dadurch, dafs die Kriegführung zur See sich nicht auf blutige Aktionen allein, sondern gleichzeitig auf die Wegnahme feindlicher Schiffe und Güter erstreckt, gewinne der Seekrieg einen weniger schlimmen Charakter und erfülle doch den Zweck des Krieges im allgemeinen, welcher dahin geht, den Feind zur Unterwerfung zu zwingen; die Freiheit der feindlichen Handelsschiffe zulassen, heifse: dem Feinde Vorschub leisten; denn diese Schiffe beschränkten sich keineswegs immer auf eine harmlose kommerzielle Tätigkeit. Seehandel und Landhandel seien ganz verschiedenartige Dinge; denn die Kriegsflotte eines Staates und seine Handelsmarine ständen in enger Beziehung zueinander; Handelsschiffe seien vielfach geeignet, für Kriegszwecke Verwendung zu finden, und ihre Besatzungen nicht minder.[1])

Nach Lage der Verhältnisse ist auf eine Beseitigung des Seebeuterechts in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Es kommt hierbei namentlich in Betracht, dafs die grofsbritannische Regierung seit der Pariser Deklaration von 1856 sich stets und entschieden ablehnend gegen alle Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Seekriegsrechts verhalten hat. Gelegentlich der Brüsseler Konferenz von 1874 verständigte Lord Derby den englischen Bevollmächtigten dahin: Ihrer Majestät Regierung habe, bevor sie sich zur Entsendung eines Vertreters bereit erklärte, von der russischen Regierung und allen zur Teilnahme an der Konferenz eingeladenen Mächten die bestimmte (most positive and distinct) Erklärung verlangt, dafs ihre Bevollmächtigten angewiesen werden sollten, sich auf die Erörterung der Details derjenigen militärischen Operationen zu beschränken, von denen der Entwurf der russischen Regierung handelte, und weder direkt noch indirekt irgend einen Gegenstand, der auf maritime Operationen oder Seetransporte Bezug hat, zu erörtern. Auf dem Haager Friedenskongrefs von 1899 waren die englischen Delegierten beauftragt, denselben Standpunkt einzunehmen.[2])

Hierzu kommt eine lebhafte Agitation in Frankreich, deren Ziel die Beseitigung der seit dem Ende des 18. Jahrhunderts erreichten

---

[1]) Eine beachtenswerte Beleuchtung der Frage gibt J. WESTLAKE, Chapters on the principles of international law, Cambridge, 1894, S. 246 bis 253; s. ferner FIORE, §§ 1503 bis 1518; HAZLITT und ROCHE, S. 276 f.; ROSSE, Éléments, S. 42 f.; OLIVI, § 92. — In seinen Questions de droit maritime international hat sich auch HAUTEFEUILLE gegen die Beseitigung des Seebeuterechts ausgesprochen (S. 61 bis 107, und 169 f.); er geht so weit, zu sagen: *„l'immunité réclamée pour la propriété ennemie à la mer, n'est pas conforme aux lois de l'humanité . . . elle est même absolument contraire à ces lois."*

[2]) Zutreffend hebt DUPUIS in seiner Vorrede (S. IX) hervor, dafs die Verwirklichung aller Reformen auf dem Gebiete des Seekriegsrechts ebenso wie aller Bestrebungen auf eine einheitliche Regelung nicht ohne die Mitwirkung Grofsbritanniens, als der gröfsten Seemacht der Welt, und der Vereinigten Staaten, die sich den britischen Rechtsanschauungen anschliefsen, denkbar sei; *„l'unification du droit, en la matière, ne saurait se faire sans elles et contre elles"*; und er weist ferner darauf hin, wie man in jenen Ländern es vermeide, den realen Standpunkt in den Hintergrund zu stellen und sich durch chimärische Anregungen hinreifsen zu lassen.

Reformen, besonders aber der Pariser Seerechtsdeklaration, ist. Die Initiative dieser Bewegung im gröfseren Stile fällt dem Admiral Aube zu, der zuerst im Jahre 1884 in einer Schrift „A terre et à bord" auf die Notwendigkeit eines gänzlichen Bruches mit den Normen des modernen Seekriegsrechts im Interesse der Machtstellung Frankreichs, welches durch seine humanitären Bestrebungen auf diesem Gebiet seine nationalen Interessen schwer geschädigt habe, hinwies und des näheren ausführte: Frankreich habe durch den Verzicht auf die Kaperei in einer Anwandlung von „folie héroïque" England gegenüber einen positiven Vorteil aufgegeben; Zweck des Krieges sei, mit allen Mitteln den Gegner zu schwächen, und die Wahl der Mittel müsse von ganz anderen Erwägungen abhängig sein, als von denen des Rechts und der Menschlichkeit, deren Negierung der Krieg sei; vor den Kriegsereignissen und der Kriegsraison könnten die internationalen Vereinbarungen nicht standhalten; die Abschaffung des Seebeuterechts laufe ebenso der Kriegsraison zuwider wie die Beseitigung der Kaperei, die für eine schwächere Seemacht das wirksamste Mittel der nationalen Verteidigung und gegen die Übermacht des Gegners sei. — Auch anderweit haben französische Seeoffiziere die Nützlichkeit und Berechtigung des Kreuzerkrieges gegen Privateigentum und zugleich die Notwendigkeit der Lahmlegung auch des an sich legalen Seehandels der Neutralen mit dem feindlichen Lande nachzuweisen gesucht.[1])

Selbst die urteilsfähigsten Publizisten haben sich über die Erfolge der Propaganda zur Beseitigung des Seebeuterechts getäuscht. DE BOECK[2]) glaubte (im Jahre 1882) voraussehen zu dürfen: „*Les jours du règne de la capture maritime sont comptés: le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi l'emporte, comme l'exige la justice et comme le conseille l'intérêt bien entendu de tous les peuples.*"

Die Behandlung der Frage auf der Haager Friedenskonferenz ist nur geeignet, die Aussichtslosigkeit ihrer Lösung zu bestätigen. Die amerikanische Regierung hatte, wie ZORN hervorhebt, „in einem Stadium, als schon der Zeit nach eine wirkliche Berathung und Beschlufsfassung darüber ausgeschlossen war", den Antrag eingebracht: „Das Privat-

---

[1]) So M. E. JEAN in seiner „Étude sur le droit maritime international (Convention de 1856)" in der Revue maritime et coloniale, 1899, S. 264 bis 291; er führt u. a. aus, wie jeder Seehandelsverkehr der Neutralen mit dem feindlichen Lande unterdrückt werden müsse, und schlägt zu dem Zwecke vor: die Sequestration aller nach einem feindlichen Hafen bestimmten oder aus einem solchen kommenden Schiffe, die in den Territorialgewässern des Feindes betroffen werden, bis zur Beendigung des Krieges.

[2]) § 603. — Noch weniger erscheint diese Erwartung in neuerer Zeit berechtigt. Wenn J. BRIE in seiner Rektoratsrede über die Fortschritte des Völkerrechts seit dem Wiener Kongrefs (Breslau 1890) mit Rücksicht auf „die Veränderungen der nautischen Technik, welche raschen Kreuzern schwere Schädigung auch der durch die stärkste Seemacht geschützten Handelsflotte ermöglichen", den Zeitpunkt für die Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See für nähergerückt hält (S. 24), so dürfte eher der gegenteilige Schlufs zutreffend sein. Gerade die Vervollkommnung der Kreuzer, besonders die Steigerung ihrer Fahrgeschwindigkeit und ihres Aktionsradius, wird voraussichtlich ein wesentlicher Faktor für die energische Führung des Kreuzerkrieges, für die weitere Geltendmachung des Seebeuterechts sein.

eigenthum aller Bürger oder Unterthanen der Signatarmächte mit Ausnahme der Kriegskontrebande, ist zur See frei von der Wegnahme durch die Kriegsflotten oder Streitkräfte der genannten Mächte. Diese Vorschrift schliefst nicht ein die Unverletzlichkeit der Schiffe, die den Versuch machen, eine Blockade zu brechen, oder ihrer Ladungen." Dieser Anregung gegenüber zeigte sich fast allgemeine Abneigung, und sie klang schliefslich in dem Wunsche der Erörterung in einer späteren Konferenz aus. England, Frankreich und Rufsland hatten sich der Verhandlung widersetzt und der Abstimmung enthalten.[1]) Es ist daher nicht erfindlich, wie LEROY [2]) im Hinblick auf dieses Ergebnis die Prognose stellen kann: „*Il n'est donc pas douteux que dans un jour très prochain la prise de la propriété privée ennemie sur mer sera rayée du code des nations.*"

IV. Einschränkungen des Seebeuterechts.

A. Konventionelle Ausschliefsung.

Vereinbarungen über die gegenseitige Ausschliefsung des Seebeuterechts sind nur vereinzelt getroffen, so im Artikel 23 des Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785, welcher festsetzt: „*Tous les vaisseaux marchands et commerçants, employés à l'échange des productions de différens endroits, et par conséquent destinés à faciliter et à répandre les nécessités, les commodités et les douceurs de la vie, passeront librement et sans être molestés. Et les deux Puissances Contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands, ou à interrompre le commerce.*" In dem Freundschafts- und Handelsvertrage vom 11. Juli 1799 und in dem Handels- und Schiffahrtsvertrage vom 1. Mai 1828 zwischen denselben Mächten ist eine entsprechende Bestimmung nicht enthalten. Wiederum aber ist in dem Vertrage zwischen den Vereinigten Staaten und Italien vom 26. Februar 1871 (Art. 12) der Grundsatz der Freiheit des feindlichen Privateigentums auf See zur Anerkennung gelangt durch die Festsetzung: „*Les hautes parties contractantes stipulent que, en cas de guerre entre elles, la propriété privée de leurs citoyens ou sujets respectifs, à l'exception de la contrebande de guerre, ne pourra être prise ni saisie, en pleine mer ou ailleurs, par les bâtiments armés ou les forces militaires de l'autre partie, étant bien entendu que cette exemption ne s'étend pas aux bâtiments et à leur cargaison qui tenteraient d'entrer dans un port bloqué par les forces navales de l'autre partie.*"

B. Einseitiger Verzicht.

Ein solcher ist mehrfach erfolgt und zwar bald unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit, bald abgesehen von dieser Voraussetzung.

---

[1]) Ph. ZORN, Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Conferenz, in der Deutschen Rundschau, Bd. 102 (1900) S. 125.

[2]) S. 144.

a) Bei Gegenseitigkeit.

Zur praktischen Geltung kam dieser Standpunkt in dem preufsisch-italienisch-österreichischen Kriege von 1866.

Für Österreich war unterm 13. Mai 1866 eine kaiserliche Verordnung ergangen, dahin lautend:

„Mit Bezug auf die Declaration der am Friedenscongresse in Paris vertretenen Mächte vom 16. April 1856, womit über die Abschaffung der Caperei und über die Rechte der Neutralen internationale Grundsätze vereinbart wurden, welche zum Zwecke haben, die durch die Unsicherheit des öffentlichen Rechtes gesteigerten nachtheiligen Einwirkungen eines Krieges auf den Handel zur See nach Thunlichkeit zu mildern, und in der Absicht, zur weiteren Verwirklichung dieses Zweckes, soweit dies von Oesterreich abhängig ist, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, beizutragen, finde Ich, nach Anhörung Meines Ministerrathes, zu verordnen:

Art. I. Handelsschiffe und ihre Ladungen können aus dem Grunde, dafs dieselben einem Lande angehören, mit welchem Oesterreich im Kriege ist, von österreichischen Kriegsfahrzeugen zur See nicht aufgebracht, noch von österreichischen Prisengerichten als gute Prise erklärt werden, wenn die feindliche Macht den österreichischen Handelsschiffen gegenüber die Gegenseitigkeit beobachtet.

Die Beobachtung der Gegenseitigkeit wird bis zum Nachweise des Gegentheiles angenommen, wenn eine gleich günstige Behandlung der österreichischen Handelsschiffe von Seite der feindlichen Macht, durch die bekannten Grundsätze ihrer Gesetzgebung oder durch die vor dem Beginne der Feindseligkeiten von ihr verkündeten Erklärungen verbürgt ist.

Art. II. Auf Handelsschiffe, welche Kriegscontrebande führen oder rechtsverbindliche Blockaden brechen, findet die Bestimmung des Artikel I. keine Anwendung.

Art. III. Meine Minister des Krieges und der Justiz sind mit dem Vollzuge der gegenwärtigen Verordnung beauftragt."

Die Verordnung vom 9. Juli 1866, betreffend die Anhaltung, Aufbringung und prisengerichtliche Behandlung von feindlichen und verdächtigen Schiffen nach Ausbruch des Krieges zur See, hielt diese Normen aufrecht.

Im Anschlufs an die Verordnung vom 13. Mai erging für Preufsen der königliche Erlafs vom 19. Mai 1866, betreffend die Aufnahme feindlicher Handelsschiffe: „Auf den Antrag des Staatsministeriums bestimme Ich, dafs im Falle eines Krieges die den Unterthanen des feindlichen Staates gehörenden Handelsschiffe der Aufbringung und Wegnahme durch Meine Kriegsfahrzeuge nicht unterliegen sollen, sofern von dem feindlichen Staat die Gegenseitigkeit geübt wird. Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung auf diejenigen Schiffe, welche der Aufbringung und Wegnahme auch dann unterliegen würden, wenn sie neutrale Schiffe wären."

Für Italien war bereits durch Artikel 211 des Codice per la marina mercantile vom 21. Juni 1865 die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe durch italienische Kriegsschiffe unter der Voraussetzung reziproker Behandlung grundsätzlich untersagt.[1]) Nach Ausbruch des Krieges, 1866, verbot die italienische Regierung durch die Instruktion vom 20. Juni, unter Bezugnahme auf die österreichische Verordnung vom 13. Mai, die Wegnahme feindlicher Schiffe und deren Ladungen, aufser in dem Falle der Kriegskontrebande oder des versuchten Blockadebruchs.

b) Ohne Voraussetzung der Gegenseitigkeit.

Die Verordnung des Präsidiums des Norddeutschen Bundes vom 18. Juli 1870, betreffend die Aufbringung und Wegnahme französischer Handelsschiffe (B.-G.-Bl. S. 485), setzte fest: „Französische Handelsschiffe sollen der Aufbringung und Wegnahme durch die Fahrzeuge der Bundes-Kriegsmarine nicht unterliegen. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf diejenigen Schiffe, welche der Aufbringung und Wegnahme auch dann unterliegen würden, wenn sie neutrale Schiffe wären."

Dies ist, soweit bekannt, der einzige Fall eines solchen Verzichtes.[2])

Durch die Verordnung vom 19. Januar 1871 (B.-G.-Bl. S. 8) ist jedoch diejenige vom 18. Juli 1870 mit dem 10. Februar 1871 aufser Wirksamkeit gesetzt worden, nicht, weil die französische Regierung keine Gegenseitigkeit deutschen Schiffen gegenüber zugestanden hatte, sondern um Repressalien zu nehmen wegen Verletzungen des Völkerrechts, welche von dem französischen Kriegsdampfer „Desaix" gegen deutsche Schiffe begangen worden waren.[3])

C. Besondere Ausnahmen.

Die Bewilligung besonderer Exemtionen von dem Seebeuterecht hängt von dem Ermessen der leitenden Kriegsgewalt ab.[4]) Für folgende

[1]) Der jetzt geltende Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia vom 24. Oktober 1877 bestimmt im Art. 211 dasselbe; ebenso in Betreff der Ausnahmen Art. 212.

[2]) Der Staatssekretär der Vereinigten Staaten von Nordamerika gab in einem Schreiben vom 22. Juli 1870 an den Gesandten des Norddeutschen Bundes zu Washington dem Beifall, welchen dieser Erlafs bei seiner Regierung gefunden hatte, unter Bezugnahme auf die gleichartigen Bestrebungen der früheren Leiter der Vereinigten Staaten, Ausdruck. S. in Hirth's Tagebuch, I. No. 145, und Wharton, § 342 (III. S. 296 f.).

[3]) Die Cirkulardepesche des Kanzlers des Norddeutschen Bundes vom 9. Januar 1871 hob in dieser Beziehung hervor: „Auch im Seekrieg setzen sich die Franzosen ebenso über das Völkerrecht hinweg. Der französische Kriegsdampfer „Desaix" hat drei deutsche Kauffahrer, die er aufgebracht hatte, „Ludwig", „Vorwärts" und „Charlotte", anstatt sie in einen französischen Hafen zu führen und den Spruch eines Prisengerichts herbeizuführen, auf hoher See durch Verbrennen beziehungsweise Versenken zerstört. Die deutschen Schiffe werden deshalb zu Repressalien gegen französische angewiesen werden." — S. auch de Boeck, § 146. — Die Veranlassung der V. vom 19. Januar 1871 ist vielfach verkannt, so von Marco (S. 29), von Twiss, Des droits des belligérants sur mer, in der Rev. de dr. i. Bd. 16 (1884) S. 115, von Pillet (§ 75), auch in der Dissertation von S. Klobutowski, Die Seebeute oder das feindliche Privateigenthum zur See, Bonn 1877.

[4]) G. Fr. v. Martens, Caper § 19; Hazlitt und Roche, S. 366 bis 373. — Vorgesehen sind besondere sauf-conduits für russische Schiffe im Art. 3 der französischen Instruktion vom 31. März 1854.

Kategorien von Schiffen hat aber die Befreiung entweder allgemeine oder doch vereinzelte Anerkennung gefunden:

a) Schiffe, die für wissenschaftliche Expeditionen bestimmt sind, vorausgesetzt, dafs sie sich nur mit den diesem Zwecke dienenden Aufgaben befassen.[1]) Die Befreiung solcher Schiffe erscheint begründet, weil einerseits ihre Tätigkeit dem allgemeinen Kulturinteresse dient und andererseits das eigentliche Ziel des Seebeuterechts die Schädigung des feindlichen Seehandels ist; Objekt dieses Rechts sind mithin nur solche Schiffe feindlicher Nationalität, die dem Erwerbe durch die Seefahrt dienen, d. h. Kauffahrteischiffe.

Die Befreiung ist auch vereinzelt reglementarisch ausgesprochen. So bestimmt das russische Reglement von 1869 (Artikel 16), dafs die für wissenschaftliche Expeditionen bestimmten feindlichen Schiffe, wenn sie die Gesetze der Neutralität beobachten, wie neutrale angesehen werden sollen. Gleichfalls eximiert das japanische P.R. von 1894 (Artikel 3 Ziffer 2) Schiffe, die ausschliefslich eine wissenschaftliche, philanthropische oder religiöse Mission haben. Ferner der N. W. C. (Artikel 13): „*All public vessels of the enemy are subject to capture, excepted those engaged in purely charitable or scientific pursuits, in voyages of discovery . . .*"; es darf angenommen werden, dafs diese Exemtion nicht blofs Staatsschiffen, sondern erst recht Privatschiffen zugestanden werden soll.

b) Das Gewerbe der Seefischerei hat sich seit Jahrhunderten eines besonderen internationalen Schutzes zu erfreuen gehabt, welcher seine rechtliche Grundlage hat teils in Reglements einzelner Staaten, namentlich in französischen Marine-Ordonnanzen,[2]) teils in Verträgen (trêves pêcheresses), durch welche der freie und ungestörte Betrieb auch während eines Krieges garantiert wurde. Solche Verträge finden wir schon im 16. Jahrhundert,[3]) und es hat den Anschein, als ob die bezüglichen Festsetzungen auf noch älterer Gewohnheit beruhen.[4]) Frankreich trat auch später stets für die Exemtion des Seefischereibetriebes von dem Seebeuterecht ein.[5]) In einem Erlafs König Ludwigs XVI. vom 5. Juni 1779 an den Admiral der französischen Flotte heifst es: „*Le désir que j'ai toujours eu d'adoucir les calamités de la guerre, m'a fait porter les yeux sur cette classe de mes sujets, qui se consacre au commerce de la pêche, et qui n'a pour subsistance que les seules ressources que ce commerce lui présente; j'ai pensé que l'exemple que je donnerois à mes*

[1]) Calvo (Droit intern., § 2376) bemerkt dazu: „*Il va sans dire seulement que pour conserver intact le privilège qui leur est octroyé, ces sortes de navires sont rigoureusement tenus de s'abstenir de tout acte hostile, et que le gouvernement sous les auspices duquel ils remplissent leur mission scientifique, est astreint à notifier d'avance aux belligérants le caractère du bâtiment explorateur, son nom, sa force, son armement, le but de son voyage, et les principaux points d'atterrage.*" — S. ferner Marco, S. 38, 39; de Boeck, § 199; Fiore, § 1528; Kleen, Neutralité II. S. 563 f.; Rivier, Principes II. S. 338; Dupuis, § 171.

[2]) Jedoch nicht in allen; s. Calvo, a. a. O. §§ 2367 bis 2373.

[3]) So zwischen Deutschland und Frankreich, vom 2. Oktober 1521.

[4]) Cleirac, S. 544, 545: „*Pescheurs sur mer, quelque guerre qui soit en France et Angleterre, jamais ne se firent mal l'vn à l'autre.*"

[5]) Näheres bei de Boeck, §§ 191 bis 196.

ennemis, et qui ne peut avoir d'autre principe que les sentiments d'humanité qui m'animent, les détermineroit à accorder à la pêche les mêmes facilités auxquelles je consentirois à me prêter. En conséquence, je vous fais cette lettre, pour vous dire que j'ai donné ordre à tous les commandants de mes bâtiments, aux armateurs et capitaines des corsaires, de ne point inquiéter, jusqu'à nouvel ordre, les pêcheurs anglois, et de ne point arrêter leurs bâtiments, non plus ceux qui seroient chargés de poisson frais, quand même ce poisson n'auroit pas été pêché à bord de ces bâtiments; pourvu toutefois, qu'ils ne soient armés d'aucune arme défensive, et qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donné quelques signaux qui annonceroient une intelligence suspecte avec les bâtiments de guerre ennemis."

Die hier ausgesprochenen Grundsätze wurden jedoch nicht gegenseitig beobachtet. So ermächtigte im Jahre 1793 die britische Regierung die Kommandanten ihrer Schiffe zur Gefangennahme der französischen Fischer und zur Beschlagnahme ihrer Fahrzeuge und verblieb hierbei trotz des energischen Protestes des Nationalkonvents, welcher das Verfahren als beispiellos und allen Gebräuchen civilisierter Nationen zuwiderlaufend darstellte.[1]) Die französische Regierung hielt übrigens die bis dahin von ihr beobachtete Praxis, welche den Fischern feindlicher Nationalität die freie Ausübung ihres Gewerbes verstattete, aufrecht, wie es in einem Erlafs des comité de salut public aus dem Jahre 1796 heifst: „*en faveur d'une classe d'hommes dont le travail pénible et peu lucratif, ordinairement exercé par des mains faibles et âgées, est si étranger aux opérations de la guerre.*"

Die französische Instruktion vom 31. März 1854 setzte im Artikel 2 fest: „*Vous n'apporterez aucun obstacle à la pêche côtière, même sur les côtes de l'ennemi; mais vous veillerez à ce que cette faveur, dictée par un intérêt d'humanité, n'entraîne aucun abus préjudiciable aux opérations militaires et maritimes. Si vous êtes employés dans les eaux de la mer Blanche, vous laisserez aussi subsister sans interruption, et sauf répression en cas d'abus, l'échange de poisson frais, de vivres, d'ustensiles et d'agrès de pêche qui se fait habituellement entre les paysans des côtes russes de la province d'Archangel et les pêcheurs des côtes du Finnmarken norvégien.*" Die französische Instruktion vom 25. Juli 1870 enthielt gleichfalls den ersten Satz des vorstehenden Artikels.

Dem entsprechend heben auch Neveu und Jouan [2]) hervor: „*par une convention, parfois écrite dans les traités, et le plus souvent tacite, mais généralement respectée, les bateaux de pêche y échappent [au droit de prise], à la condition qu'ils ne soient pas employés à un autre usage que la pêche côtière*".

---

[1]) J. Westlake (Chapters on the principles of international law, S. 244) sucht das Verfahren aus den derzeitigen besonderen Verhältnissen zu rechtfertigen, nämlich aus der drohenden Gefahr einer französischen Invasion, welche England genötigt habe, alle Mittel anzuwenden, um den Feind zur See lahm zu legen; in diesem Sinne sei auch die Wegnahme der französischen Küstenfischerfahrzeuge und die Gefangennahme des Fischerpersonals erforderlich gewesen. Lord Stowell erkennt ein Recht der Fischerfahrzeuge auf Exemtion überhaupt nicht an; s. Hazlitt und Roche, S. 315, 316.

[2]) S. 434.

Von neueren Reglements enthalten das japanische P. R. (Artikel 3 Ziff. 1) und der N. W. C. (Artikel 14) eine bezügliche Vorschrift hinsichtlich der Küstenfischerfahrzeuge. Bei Beurteilung der Wegnahme von zwei spanischen Fischerfahrzeugen während des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, erklärte das Supreme Court of the United States, als höchste Instanz in Prisensachen, in dem Spruch vom 8. Januar 1900, entgegen der Entscheidung der Vorinstanz: „*At the present day, by the general consent of the civilized nations of the world and independantly of any express treaty or other public act, it is an established rule of international law that coast fishing vessels, with their implements and supplies, cargoes and crews, unarmed and honestly persuing their peacefull calling at catching and bringing in fresh fish, are exempt from capture as prize of war; and this rule is one which prize courts, administering the law of nations, are bound to take judicial notice of and to give effect to in the absence of any treaty or other public act of their own government in relation to the matter.*“[1])

Die Exemtion des Seefischereibetriebes von dem Seebeuterecht darf als ein Satz des positiven Völkerrechts hingestellt werden. Sie erstreckt sich auf:

1. Fischereifahrzeuge, auf hoher See sowohl wie in den nationalen Gewässern, und zwar gleichviel, ob dieselben in der Fahrt oder im Betrieb ihres Gewerbes begriffen sind oder nicht, jedoch ausschliefslich der Grofsseefischereifahrzeuge;[2])
2. Fischereigerätschaften aller Art, dieselben mögen sich an Bord der Fahrzeuge bezw. in Verbindung mit denselben befinden oder nicht;
3. den Fang;
4. die mit dem Seefischereibetrieb befafsten feindlichen Untertanen.

Stets ist aber die Exemtion an die Voraussetzung geknüpft, dafs die Fischer sich jeder Teilnahme an den Feindseligkeiten enthalten; sie hört daher auf, sobald der Verdacht einer solchen begründet erscheint. Wenn etwa ein Verdacht der Kriegskontrebande oder irgend welcher Tätigkeit zu Gunsten der feindlichen Kriegführung, namentlich zur Unterstützung der maritimen Operationen des Feindes obwaltet, so ist die Anhaltung und Durchsuchung gerechtfertigt und gegebenen Falles die Aufbringung. Liegt Spionage vor, so treten auch deren Konsequenzen gegen diejenigen ein, welche sich damit befafst haben. Schon die Ausrüstung der Besatzung mit Waffen, die zum Gefecht geeignet sind, ebenso das Vorhandensein von Signalflaggen an Bord, die nicht beim Fischereibetriebe gebraucht zu werden pflegen, rechtfertigen die Aufbringung.[3])

---

[1]) Annual Report of the Attorney General of the United States for the year 1900, S. 26 f. und Bericht des Naval War College, 1901, S. 165 f. Eine Übersetzung des sehr eingehenden Urteils von L. Niemeyer bringt die Zeitschr. f. Intern. Pr. u. öffentl. R., Bd. 12 (1902) S. 51 f. — S. auch Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 8 (1901), S. 153 f.

[2]) Calvo (a. a. O. § 932) bemerkt: „*Ces navires sont en effet considérés comme adonnés à des opérations à la fois commerciales et industrielles.*“ Ebenso Fiore (§ 1526): „*La grande pesca è una vera operazione commerciale ed un' industria, ed è naturale che debba essere soggetta agli stessi principii che regolano il commercio nemico.*“ Ferner Marco, S. 35, 36; de Boeck, § 196; Kleen, Neutralité II. S. 489 f.; Dupuis, § 153.

[3]) In der Besprechung der ersten Auflage dieses Werkes im Beiheft No. 34 zum M. V. Bl. 1882 weist v. Ehrenkrook auf die Notwendigkeit hin, mit Rücksicht

c) Eine Exemtion der **Postschiffe** von dem Seebeuterecht kann nur beansprucht werden auf Grund eines besonderen Rechtstitels, d. h. einer bezüglichen internationalen Vereinbarung oder besonderer Konzession.[1]) Auch hat der Grundsatz, daſs die Postflagge, ebenso wie die neutrale Flagge, feindliches Privateigentum deckt, vereinzelt Anerkennung gefunden.[2])

d) **Kartellschiffe.** Kartellschiff oder Parlamentärschiff ist ein Fahrzeug, welches im Laufe einer militärisch-maritimen Unternehmung mit einer auf Unterhandlungen oder Abgabe von Erklärungen abzielenden Sendung betraut ist.[3]) Ein solches Schiff hat grundsätzlich denselben Anspruch auf die Exemtion von feindseliger Behandlung wie der Parlamentär im Landkriege,[4]) und es verliert diese Ausnahmestellung nur, wenn damit Miſsbrauch getrieben wird, sei es zur Ausforschung, sei es zu anderen Zwecken. Die verwendeten Fahrzeuge können der Kriegs- oder der Handelsmarine entnommen sein; auch der Verwendung neutraler Schiffe für die in Betracht kommenden Zwecke steht nichts entgegen.

Die Befugnis zur Zurückweisung eines Kartellschiffes kann dem Gegner nicht versagt werden.

Um seinen Charakter zu kennzeichnen, führt das Kartellschiff eine weiſse Flagge im Groſstopp oder das Parlamentärsignal NCY des Internationalen Signalbuchs.

e) Der Wegnahme in **Seenot** befindlicher oder an der feindlichen Küste gestrandeter sowie aus Not in feindliche Häfen eingelaufener Kauffahrteischiffe steht grundsätzlich nichts entgegen. Die Praxis aber,

---

auf die Verwendbarkeit von Fischerfahrzeugen für Kriegszwecke ihnen gegenüber besondere Vorsicht walten zu lassen.

[1]) S. im übrigen MARCO, S. 39, 40; KLEEN, Neutralité II. S. 505 f. — Die Postverträge zwischen Groſsbritannien und Frankreich vom 14. Juni 1833 und zwischen Groſsbritannien und Dänemark vom 26. Juni 1846 enthalten solche Festsetzungen; Art. 4 des Vertrages von 1846 lautet, entsprechend dem Art. 13 des Vertrages von 1833: „*In case of war between the two Nations, the Vessels employed in the conveyance of the Mails shall continue their navigation without impediment or molestation until notice is given by either of the two Governments that the service is to be discontinued, in which case they shall be permitted to return freely, and under special protection, to their country.*"

[2]) So im Pr. Allg. Landrecht Th. 1 Tit. 9 §§ 214, 215: „Das Eigenthum feindlicher Unterthanen, welches sich auf neutralen Schiffen befindet, ist frei. — Ein Gleiches gilt von dem Eigenthume feindlicher Unterthanen, welches dieselben den Postschiffen und Packetbooten des gegen ihren Landesherrn kriegführenden Staats anvertraut haben." Aufrechterhalten gemäſs Art. 89 des Pr. Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche. — S. auch DE BOECK, § 207 und LEROY, S. 88.

[3]) Die Begriffsbestimmung bei DUPUIS, § 151, ebenso bei T. J. LAWRENCE, a. a. O. §§ 205 und 233 ist zu eng.

[4]) PHILLIMORE, III. §§ 111, 112; HEFFTER, § 143; UPTON, S. 25; CALVO, Droit intern. § 2419 bis 2421, Dictionnaire, I. S. 126 f.; FIORE, III. § 1528; F. DESPAGNET, Cours de droit international 2, Paris 1899, § 655; DIENA, S. 98 f.; KLEEN, Neutralité, § 210b; BONFILS, § 1280 mit dem Hinzufügen, daſs diese Fahrzeuge weder Munition noch Waffen auſser einer kleinen Signalkanone an Bord haben dürften. Auch dürften sie, wenn sie feindlicher Nationalität sind, sich nicht mit Warentransport befassen. HAZLITT und ROCHE, S. 64 bis 67.

Reglementarische Vorschriften enthalten das R. Ital. Art. 912 und das Japan. P. R. Art. 3 Ziff. 3.

milderen Anschauungen huldigend, hat nicht immer den Rechtsstandpunkt streng festgehalten.[1])

f) Die Effekten der Schiffsbesatzung unterliegen dem Seebeuterecht nicht.[2]) Auch für die Effekten der Reisenden darf dieselbe Freiheit in Anspruch genommen werden.

g) Lazarettschiffe. S. § 37.

D. Einschränkung gemäfs dem Grundsatze „Frei Schiff — frei Gut".

Nach heutigem Völkerrecht deckt die neutrale Flagge die feindliche Ware mit Ausnahme der Kriegskontrebande (s. § 41). Dieser Grundsatz hat noch in vereinzelten Fällen eine Ausdehnung erfahren, insofern eine Kriegspartei die Freiheit des feindlichen Gutes unter ihrer Flagge zugestanden hat; so in den englischen und französischen Erlassen, betreffend die Behandlung der Schiffahrt während des Krieges mit China, vom 7. bezw. 28. März 1860; in dem letzteren wird bestimmt (Artikel 3) *„que les propriétés chinoises jouiront à bord des bâtiments français et anglais des mêmes immunités qu'à bord des bâtiments neutres"*.

§ 37.

Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention von 1864 auf den Seekrieg.

I. Rückblick.[3])

Im Anschlufs an die Genfer Konvention vom 22. August 1864, betreffend die Linderung des Loses der im Felddienst verwundeten Militärpersonen, wurde von den beteiligten Regierungen eine Ausdehnung der im Interesse der Feld-Armee getroffenen Festsetzungen auf die Seestreitkräfte angestrebt. Das nächste Ergebnis der Verhandlungen waren die unterm 20. Oktober 1868 aufgestellten Zusatzartikel, welche in einem besonderen Teil die Regeln für die Marine enthalten.[4]) Diese Zusatz-

[1]) Derartige Fälle werden erwähnt bei Jacobsen, S. 786 und Ortolan, II. S. 322. — Im übrigen s. auch Caumont, S. 782 No. 6 und 7, wo gestrandete Schiffe einerseits und andererseits solche, die, um einem Schiffbruch zu entgehen, in einem feindlichen Hafen Asyl gesucht haben, unterschieden werden; letztere sollen frei sein. Ferner Marco, S. 36; v. Bulmerincq, Prises maritimes, S. 527 f.; de Boeck, §§ 197, 198; Leroy, S. 89 f.; Fiore, § 1527; Piédelièvre, § 1122[a]; Kleen, Neutralité, II. S. 492 f.; Testa, S. 186, 187;. Rivier, Principes, I. S. 338. — Das Institut de droit international will als Grundsatz zur Geltung bringen (Régime des navires dans les ports étrangers, Art. 41 Abs. 1): *„Les navires de commerce, contraints par un accident de force majeure de se réfugier dans un port ennemi, ne peuvent y être capturés. Ils devront pendant leur séjour se conformer exactement aux prescriptions de l'autorité locale, et reprendre la mer dans le délai qui leur sera indiqué."*

[2]) Neveu und Jouan, S. 434.

[3]) Eine sehr eingehende Behandlung des Gegenstandes und der Entwickelungsgeschichte bis zum Jahre 1898 enthält die umfassende Arbeit von G. Cauwès, L'extension des principes de la convention de Genève aux guerres maritimes, Paris 1899. — S. ferner J. H. Ferguson, The Red-Cross Alliance at sea, Hague 1871; G. Moynier, La revision de la convention de Genève, Genève 1898.

[4]) Wie dringlich ein Vorgehen geboten war, ergab der Verlauf der Seeschlacht bei Lissa im Jahre 1866, in welcher die italienische Flotte den An-

artikel sind zwar nicht, wie die Konvention selbst, ratifiziert; ihre Anwendung ist aber wiederholt als modus vivendi vereinbart worden, und zwar nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 [1]) und nach Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, in beiden Fällen durch Vermittelung der Gesandten der Schweizer Eidgenossenschaft.[2])

Die Zusatzartikel betrafen: die Neutralisierung von Fahrzeugen, welche sich mit der Aufnahme und dem Transport von Schiffbrüchigen und Verwundeten während eines Seegefechts oder nachher befassen; die Behandlung der militärischen Lazarettschiffe, die Neutralisierung von Handelsschiffen, welche ausschliefslich Verwundete oder Kranke an Bord haben; die Behandlung und die Verpflichtungen der Verwundeten und Kranken; die Neutralisierung des Personals der Seelsorge und des Medizinalwesens; die äufsere Kennzeichnung und Legitimierung, sowie das Verhalten der Fahrzeuge, welche die Wohltat der Neutralität beanspruchen.[3])

II. Haager Abkommen.

Eine allgemein bindende Regelung erfolgte durch das auf der Haager Friedenskonferenz am 29. Juli 1899 unterzeichnete und inzwischen ratifizierte Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg.[4]) [Anlage.]

griffen der österreichischen unterlag. Die Hauptepisoden waren die Vernichtung des italienischen Panzerschiffes „Rè d'Italia" durch einen Rammstofs des österreichischen Flaggschiffes „Erzherzog Ferdinand Max" und die Zerstörung der italienischen Fregatte „Palestro", welche infolge einer Explosion in die Luft flog. Nach dem Bericht des italienischen Oberbefehlshabers, Admirals Persano, ertranken von der „Rè d'Italia" 400, von der „Palestro" 200 Mann, von denen, wenn geeignete Hülfsmittel und Vorkehrungen vorhanden gewesen wären, ein grofser Teil hätte gerettet werden können, zumal die Österreicher nach Anordnung des Admirals Tegetthoff sich zu dem Rettungswerke anschickten. Dieses scheiterte an völlig unzureichendem Bootsmaterial und anderen Umständen. Admiral Tegetthoff legte auf Grund seiner eigenen Wahrnehmungen die Notwendigkeit einer Revision und Ergänzung der Bestimmungen der Genfer Konvention dar.

[1]) Historische und kritische Erläuterungen dazu s. bei C. Lueder, Die Genfer Konvention, Erlangen 1876, namentlich S. 193 bis 225 und S. 408 bis 420.

[2]) Bekanntmachung des Staatssekretärs Hay vom 13. Mai 1898. Red Cross. Circular and papers relating to the adoption by the United States of the additional articles of the Geneva Convention as a modus vivendi during present hostilities with Spain. — Die Vereinbarung wurde aber insofern nicht praktisch, als bei den maritimen Aktionen Rettungsschiffe nicht zugegen waren. So kam es, dafs nach der Überwältigung der spanischen Flotte bei St. Jago die Hälfte der Besatzung des auf ein Riff geratenen Panzerschiffes „Vizcaya", etwa 250 Mann, die sich durch Schwimmen zu retten suchten, ertranken.

[3]) S. auch P. Fauchille, Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes, in der Rev. g. d. dr. i. publ. Bd. 2 (1899) S. 291 bis 302.

[4]) Die vertragschliefsenden Staaten sind: das Deutsche Reich, Österreich-Ungarn, Belgien, China, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, die Vereinigten Staaten von Mexiko, Frankreich, Grofsbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Luxemburg, Montenegro, die Niederlande, Persien, Portugal, Rumänien, Rufsland, Serbien, Siam, Schweden und Norwegen, die Schweiz, die Türkei und Bulgarien. Die Ratifikation ist bisher [1902] nicht erfolgt von China, Luxemburg, Serbien und der Türkei.

Der wesentliche Inhalt ist:

1. Pflicht zur Anmeldung der lediglich vom Staate erbauten oder eingerichteten militärischen Lazarettschiffe vor ihrer Verwendung an die kriegführenden Mächte. Solche Schiffe sind zu achten und der Wegnahme sowie der Behandlung nach den für Kriegsschiffe geltenden Regeln in neutralen Häfen nicht unterworfen (Artikel 1).

2. Auch die ganz oder zum Teil aus Privatmitteln oder von amtlich anerkannten Hülfsgesellschaften ausgerüsteten Lazarettschiffe sind zu achten und von der Wegnahme ausgeschlossen, sofern die kriegführende Macht, der sie angehören, eine amtliche Bescheinigung für sie ausgestellt und vor der Verwendung ihre Namen den Gegnern mitgeteilt hat, bezw. sofern der neutrale Staat, dem sie angehören, einen amtlichen Auftrag für sie ausgestellt und den kriegführenden Mächten ihre Namen vor ihrer Verwendung bekannt gemacht hat (Artikel 2, 3).

3. Die vorbezeichneten Schiffe sollen den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegsparteien ohne Unterschied der Nationalität Hülfe und Beistand gewähren. Sie dürfen zu keinem militärischen Zwecke benutzt werden und die Bewegungen der Kriegsschiffe nicht behindern. Während des Kampfes und nachher handeln sie auf eigene Gefahr. Die Kriegsparteien üben ein Aufsichts- und Durchsuchungsrecht über sie aus; sie können ihre Hülfe ablehnen, ihnen befehlen, sich zu entfernen, ihnen eine bestimmte Fahrtrichtung vorschreiben, einen Kommissar an Bord geben und sie auch zurückhalten, wenn besondere erhebliche Umstände es erfordern (Artikel 4).

4. Alle Lazarettschiffe und deren Boote sollen sich kenntlich machen durch einen vorgeschriebenen äufseren Anstrich und durch das Hissen der in der Genfer Konvention vorgesehenen weifsen Flagge mit rotem Kreuze neben der Nationalflagge (Artikel 5).

5. Handelsschiffe, Yachten oder neutrale Fahrzeuge, die Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegsparteien an Bord genommen haben, unterliegen der Wegnahme nur, falls sie sich einer Neutralitätsverletzung schuldig gemacht haben (Artikel 6).

6. Anerkennung der Unverletzlichkeit des geistlichen, ärztlichen und Lazarettpersonals weggenommener Schiffe, vorbehaltlich der Verpflichtung desselben zur weiteren Dienstleistung, soweit solche notwendig erscheint (Artikel 7).

7. Schutz und Pflege der an Bord eines genommenen Schiffes befindlichen verwundeten und kranken Marine- und Militärpersonen (Artikel 8).

8. Schiffbrüchige, Verwundete oder Kranke einer Kriegspartei, die in die Hände des Gegners fallen, sind Kriegsgefangene (Artikel 9).

9. Die vorgedachten Vereinbarungen sind für die Signatarmächte nur bindend im Falle eines Krieges zwischen zwei oder mehreren von ihnen. Ihre Verbindlichkeit hört auf, sobald sich in einem Kriege zwischen solchen Mächten eine Nichtvertragsmacht einer der Kriegsparteien anschliefsen sollte. Die Nichtsignatarmächte, die der Genfer Konvention beigetreten sind, können ihren Beitritt zu dem Abkommen erklären (Artikel 11, 13).

Dafs die Mitwirkung von Lazarett- und sonstigen Hülfsschiffen im Interesse von Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen während des Kampfes mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist, kann nicht verkannt werden. Solche Schiffe dürfen einerseits die Freiheit der militärischen Aktion nicht beeinträchtigen,[1]) und andererseits würden sie ihre Zwecke nicht erfüllen können, wenn sie sich einer ernsten Gefährdung durch das Gefecht aussetzen wollten.

Erst nach Beendigung des Kampfes wird ihre Verwendung, namentlich auch für den Transport der Hülfsbedürftigen, eine sehr wertvolle sein.

II. Abschnitt.

Rechte und Pflichten im Verhältnis der Kriegführenden zu den Neutralen.

§ 38.

Wesen der Neutralität.

I. Begriff.

Das Wort Neutraliät ist nicht klassischen Ursprungs; aber auch der dadurch zum Ausdruck gebrachte Begriff, welcher im modernen Kriegsrecht eine so bedeutsame Rolle spielt, entzog sich der Vorstellung der Nationen des Altertums. Wenn im Mittelalter ein solches Verhältnis auch bereits hie und da in die Erscheinung trat, so war doch die Entwickelung der daraus herzuleitenden Rechte und Pflichten erst der neueren völkerrechtlichen Praxis und Doktrin vorbehalten.

Der Ausdruck Neutralität hat eine doppelte Bedeutung. Er begreift die Neutralität im objektiven Sinne, welche bereits, soweit sie für das Seekriegsrecht in Betracht kommt, behandelt ist (§ 33, II), und die Neutralität im subjektiven Sinne, welche der Gegenstand der nachfolgenden Erörterungen sein wird.

Unter Neutralität im subjektiven Sinne versteht man das Verhältnis derjenigen Staaten, welche in dem Fall eines Krieges an demselben nicht beteiligt sind. Nehmen diese Staaten eine vollkommen parteilose Stellung den Kriegführenden gegenüber ein, so liegt der Fall der eigentlichen oder vollständigen Neutralität vor, während man unter unvollständiger oder eingeschränkter Neutralität, im Gegensatz zu jener,

---

[1]) So sind auch während des spanisch-amerikanischen Krieges von 1898 die amerikanischen Lazarettschiffe „Solace“ und „Relief“ nicht mit in die Aktion getreten, sondern sie unterhielten nur die Verbindung zwischen den Schiffslazaretten und den Lazarettstationen am Lande. — Vgl. im übrigen PH. ZORN, Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Conferenz, in der Deutschen Rundschau Bd. 102 (1900) S. 131 bis 137. Ferner J. DELPECH, in der Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 8 (1901) S. 595 f. und F. BAJER, La croix-rouge dans les guerres maritimes, das., S. 225 f.

die Begünstigung der kriegführenden Teile, noch viel häufiger aber eines derselben begreift, namentlich durch Bewilligung von Truppendurchmärschen, Zulassung der Einbringung von Prisen, Gewährung von Subsidien an Geld, Kriegsmaterial etc.[1])

Die sog. eingeschränkte Neutralität gründet sich vielfach auf Staatsverträge, durch welche sie entweder bedingt oder unbedingt zur Pflicht gemacht sein kann. Ist für alle oder gewisse Kriegseventualitäten eine gegenseitige Pflicht zur Hülfeleistung festgesetzt worden, und schliefst eine solche Unterstützung die Teilnahme an den Kriegsoperationen ein, so kann von einer Neutralität nicht mehr die Rede sein. Es tritt alsdann das Verhältnis der Bundesgenossenschaft (Offensiv-, Defensiv-Alliance) ein.[2])

II. Korrelative Rechte und Pflichten der Neutralen und der Kriegführenden im allgemeinen.

Ein Staat, welcher nicht durch Verträge mit Bezug auf sein Verhalten während eines Krieges zwischen anderen Mächten gebunden ist, wird sich in der Regel so lange vollkommen neutral verhalten, als dies seinen eigenen Interessen entspricht, und erst aus der vollen Parteilosigkeit heraustreten, sobald diese durch die Kriegführung verletzt werden. Je weiter der internationale Verkehr sich entwickelt hat, um so mehr ziehen die Kriege die Interessen dritter, von vornherein durch die Kriegführung nicht berührter Staaten in Mitleidenschaft;[3]) in hervorragendem Mafse ist dies durch die maritime Aktion dem Seeschiffahrtsverkehr gegenüber der Fall. Jeder dritte Staat hat selbständig darüber zu befinden, bis zu welchen Grenzen er die mittelbare oder unmittelbare Beeinträchtigung seiner eigenen Interessen ruhig mit ansehen will. Er

---

[1]) Zorn (Besprechung a. a. O. S. 480) weist darauf hin, dafs eine unvollständige Neutralität „juristisch nicht möglich" sei, und kommt zu dem Schlufs, dafs jeder Staat, der einer kriegführenden Macht irgend welche Beihülfe leistet, die Neutralität breche und sich als am Kriege beteiligt betrachten und behandeln lassen müsse. Dieser Anschauung mufs beigetreten werden, wenn sie auch, wie Zorn hervorhebt, mit der herrschenden Doktrin und mit der Staatenpraxis nicht im Einklange steht. So auch Rivier (Principes, II. S. 378): *„Des actes de bienveillance envers l'un des belligérants sont des actes de malveillance envers l'autre."*

[2]) Hierher gehören die Verträge zwischen Preufsen und den süddeutschen Staaten vom 18. und 20. August 1866, ratifiziert vom 14. Oktober 1866. Sie enthielten im Art. 1 die Bestimmung: „Die Regierungen schliefsen ein Offensiv- und Defensivbündnifs zur Erhaltung der Unabhängigkeit und Integrität, sowie der inneren und äufseren Sicherheit ihrer Staaten, und treten zur gemeinschaftlichen Vertheidigung ihres Besitzstandes ein, welchen sie sich gegenseitig durch dieses Bündnifs garantiren." — Zur praktischen Geltung kam dieses Verhältnis im Jahre 1870.

[3]) Treffend skizziert J. Westlake (Chapters on the principles of international law, Cambridge 1894, S. 232 f.) dieses Verhältnis in den Worten: *„But let war break out between two powers, and the whole non-belligerent world is at once related to that war as neutral, its political and commercial interests are affected by the views entertained about the mutual rights and duties of neutrals and belligerents, incidents occur which oblige even the remotest state to act on some view about those rights and duties, and a general vigilance is aroused not only as to the observance but even as to the shaping of the rules on the subject."*

ist befugt, zur Wahrung seiner Neutralität nicht allein die erforderlichen Verteidigungsmaſsregeln zu treffen, wie Armierung der Grenzfestungen, militärische Sicherung der Küsten, Aufstellung von Observationskorps, Ausrüstung maritimer Streitkräfte, kurz sich in den Zustand der bewaffneten Neutralität zu setzen, sondern auch, jeden Eingriff in seine Integrität mittels Gewalt zurückzuweisen.

Neutralität und Friedenszustand sind demnach ganz verschiedene Verhältnisse, weil die notwendige Voraussetzung der ersteren der Kriegszustand ist. Eine vollkommene Indifferenz gegen den Ausbruch und den Verlauf eines Krieges zwischen anderen Staaten, welche überhaupt für den internationalen Verkehr in weiteren Grenzen in Betracht kommen, ist ausgeschlossen.

Wenn nun auch jeder neutrale Staat sein Verhalten nach Maſsgabe seiner eigenen Interessen bestimmt, so legt doch das Völkerrecht den Neutralen und den Kriegführenden gewisse gegenseitige Pflichten auf, deren Abgrenzung allerdings ein Gegenstand erheblicher Meinungsverschiedenheiten ist.

Die vom konventionellen Recht unabhängigen Pflichten der Neutralen lassen sich dahin zusammenfassen:

1. der neutrale Staat darf auf seinem Gebiete keine Unternehmungen der Kriegsparteien zum Zweck der Aktion dulden;

2. er hat sich jedes Eingriffes in die Kriegsoperationen auſserhalb seines Gebietes zu enthalten; [1])

3. er soll auch anderweit keine Partei begünstigen, auch nicht beide, da selbst eine scheinbar gleiche Begünstigung doch nicht für beide Teile gleiche Vorteile mit sich bringen würde.[2]) Bei Subsidien kommen nicht allein die Mengen, sondern in weit höherem Grade oft andere Verhältnisse in Betracht, wie namentlich der mehr oder weniger dringende Bedarf bei der einen oder anderen Kriegspartei, die Möglichkeit einer alsbaldigen Ausgabe an die Truppen sowie anderweiter sofortiger Verwendung für militärische Zwecke.

Der neutrale Staat, welcher diese Pflichten verletzt, gibt Grund zu Beschwerden, Repressalien und hat je nach den Umständen eine Kriegserklärung zu gewärtigen.

Korrelativ diesen Pflichten der Neutralen sind nun aber gewisse Ansprüche derselben den Kriegführenden gegenüber, namentlich:

1. auf Achtung ihrer staatlichen Unabhängigkeit überhaupt;

2. darauf, daſs ihre Untertanen sowie deren Eigentum und Handelsbetrieb keinen anderen Beeinträchtigungen unterworfen werden, als solchen, welche das Völkerrecht zuläſst.

Soweit die vorgedachten Rechte und Pflichten in das Gebiet der

---

[1]) Die Q. R. (Art. 457) schärfen den Offizieren der britischen Flotte strengste Beobachtung einer neutralen Haltung ein.

[2]) Mit Recht hebt Brocher de la Fléchère („La contrebande de guerre à l'Institut de droit international", in der Rev. de dr. i. 1899, S. 345) hinsichtlich der Neutralität hervor: *„L'impartialité ne suffit pas: la pire des positions consisterait à fournir des subsides aux deux adversaires, à les ruiner l'un par l'autre en éternisant le conflit."*

maritimen Kriegführung fallen, sollen sie demnächst weiter entwickelt und nach Möglichkeit auch festgestellt werden; denn eine strenge Definierung auf dem Boden des positiven Völkerrechts ist keineswegs nach allen Richtungen hin durchführbar. Das liegt in dem vielfachen Widerstreit der mehr oder minder berechtigten Interessen der Kriegführenden einerseits und der Neutralen andererseits. Für viele Fälle zutreffend ist die Charakteristik eines unserer neueren Philosophen: [1]) „Der Begriff der Neutralität ... läfst sich nach zwei Seiten wenden. Von den Kriegführenden wird er so aufgefafst, wie es ihren Interessen zusagt; sie verlangen, dafs von dem Neutralen, weil er neutral ist, dem Feinde keinerlei Vortheil erwachse. Von dem Neutralen wird derselbe Begriff so aufgefafst, wie es dem entspricht, den überhaupt der Krieg nichts angeht, und der daher in seinen freien Bewegungen nicht will beschränkt sein. Daher entspringen aus dem Begriffe der Neutralität Ansprüche von entgegengesetzter Richtung, Ansprüche der Kriegführenden auf Beschränkungen und Ansprüche der Neutralen auf ungehinderte Bewegung des Handels.“

Das Recht, bei Ausbruch oder während eines Krieges den Umfang und die Grenzen seiner neutralen Stellung festzusetzen, steht jedem souveränen Staate zu. Solche Festsetzungen erfolgen in neuerer Zeit nach dem Kriegsbeginn in der Form von Neutralitätserklärungen. Diese Akte sind, wenn sie auch äufserlich dem Verwaltungsrechte der einzelnen Staaten angehören, wegen ihres zum grofsen Teil völkerrechtlichen Inhalts und weil sie nach vielen Richtungen hin von denselben Prinzipien ausgehen, im hohen Grade beachtenswerte Quellen des internationalen Rechts, immerhin aber nur soweit, als sie nicht durch einseitige Interessenpolitik diktiert sind.[2])

Von besonderer Bedeutung für das Seekriegsrecht waren die Kollektiverklärungen der nordischen Mächte zum Schutz der Interessen der Neutralen im Seekriege, von 1780 und 1800, bekannt unter der Bezeichnung „Erklärungen der bewaffneten Neutralität“.[3])

§ 39.

Kriegsschiffe im neutralen Seegebiete.

I. Allgemeine Gesichtspunkte.

Das neutrale Gebiet umfafst das Land- und Seegebiet der bei einem Kriege unbeteiligten Staaten. Dasselbe ist allen Aktionen der Kriegführenden verschlossen. (S. § 33.) Keine neutrale Macht braucht sich Störungen des freien maritimen Verkehrs innerhalb des ihrer Souveränetät unterworfenen Seegebietes, eine Gefährdung ihres Küstenlandes oder der hier sowie an Bord von Schiffen in ihren Häfen befindlichen Staatsangehörigen und Fremden gefallen zu lassen. Wollte man dulden,

---

[1]) Trendelenburg, Friedrichs des Grofsen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg, in den Monatsberichten der Preufs. Akademie der Wissenschaften aus dem Jahre 1866, S. 36 f.; auch S. A., Berlin 1866, S. 8 f.

[2]) S. die Neutralitätserklärungen in der Anlage.

[3]) S. oben S. 7.

dafs diese Gewässer zum Schauplatz kriegerischer Aktionen gemacht werden, so würde damit der friedliche Verkehr in denselben beeinträchtigt, wenn nicht unmöglich gemacht. Der neutrale Staat soll aber auch allen auf solche Störungen gerichteten oder sie mit sich bringenden Unternehmungen entgegentreten, weil die Duldung leicht auf eine Begünstigung der einen oder anderen Kriegspartei hinausläuft.

Die Möglichkeit der Wahrung der Integrität des neutralen Gebietes wird sich freilich nicht selten als eine Machtfrage darstellen. Das Recht, sie zu wahren, steht aber jedem Neutralen zu, dessen Souveränetätsrechte gefährdet sind.

II. Zulassung in neutrale Gewässer.

Das blofse Vorüberfahren von Kriegsschiffen längs der Küste eines neutralen Staates innerhalb der Hoheitsgrenze wird allgemein für zulässig erachtet. Es handelt sich hier um die Fahrt durch Gebiet, welches der Hoheit des neutralen Staates nur mit Einschränkung unterworfen ist und den Schiffen aller Nationen für die Durchfahrt offen steht.[1]) Bei dem blofsen Vorüberfahren sind auch Unzuträglichkeiten und Störungen des maritimen Verkehrs nicht zu besorgen.

Im übrigen gelten folgende Grundsätze:

a) Kein neutraler Staat ist verpflichtet, jeder aber berechtigt, den Kriegsschiffen der Kriegführenden den Aufenthalt in den seiner Souveränetät unterworfenen Gewässern zu gestatten.

b) Hinsichtlich dieses Asylrechts dürfen jedoch weitere Vergünstigungen als die im Frieden herkömmlichen bezw. vertragsmäfsig vereinbarten nicht eingeräumt werden.

c) Es ist mit den Pflichten der Neutralität nicht vereinbar, dafs ein neutraler Staat seine Häfen dem einen Kriegführenden verschliefst, dem anderen aber offen läfst.

d) In Fällen der Seenot und für deren Dauer soll ein Asyl niemals versagt werden.[2])

Die Zulassung von Seestreitkräften in neutrale Gewässer findet ihre rechtliche Begründung in dem besonderen Charakter der Kriegsschiffe, welche stets und wo sie auch immer sein mögen, ihren Heimatsstaat repräsentieren. Auch für Friedenszeiten gilt ja diese Anomalie; denn während den Heeresabteilungen das Betreten fremden Landgebietes auch im Frieden nur kraft besonderer Bewilligung zusteht, sind regelmäfsig in Friedenszeiten die Seehäfen aller Nationen fremden Kriegsschiffen geöffnet. Für das Kriegs- ebenso wie für das Friedensverhältnis kann jeder Staat nach seinem Ermessen die Bedingungen festsetzen, unter denen er Kriegsschiffe in seine Gewässer zulassen will.[3]) Den Kriegs-

---

[1]) ORTOLAN, II. S. 284 f. — S. auch oben § 13, IV.

[2]) HAUTEFEUILLE (Questions, S. 205, 235, 236) hält Zuflucht und Asyl auseinander und begreift unter Zuflucht nur die Fälle der Not.

[3]) TESTA, S. 180: „*Il faut observer, toutefois, que l'État neutre, ayant le droit absolu de concéder ou de refuser l'asile dans ses ports, peut étendre ou modifier cette concession selon qu'il le juge plus convenable pour ses intérêts ou sa tranquillité.*“

schiffen der Kriegführenden gegenüber wird das Recht, gewisse Normen über die Zulassung und das Verhalten zur Geltung zu bringen, zur Pflicht; Kriegsschiffe, welche sich ihnen nicht unterwerfen wollen, müssen auf die Zulassung verzichten.

Nach der Praxis, wie sie auch in zahlreichen Neutralitätserklärungen zum Ausdruck gekommen ist, wird gewöhnlich ein Aufenthalt bis zu 24 Stunden gestattet.

Befindet sich ein Kriegsschiff zum Zweck der Ausführung einer Reparatur in einem fremden Hafen, und bricht vor deren Beendigung zwischen dem Flaggenstaat und einer dritten Macht Krieg aus, so begründet das weder eine Pflicht noch ein Recht des in dem Kriege neutralen Aufenthaltsstaates zur Zurückhaltung jenes Kriegsschiffes.[1])

Zu Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Zulassung haben besonders zwei Fragen Anlafs gegeben:

a) Ist die Gewährung des Asyls an ein vom Feinde angegriffenes oder verfolgtes Schiff eine unzulässige Begünstigung? Ein grundsätzliches Bedenken steht der Gewährung der Zuflucht nicht entgegen.[2]) Es kann aber nicht mit Recht behauptet werden, dafs in einem solchen Falle der neutrale Staat, in sinngemäfser Anwendung der Regel des allgemeinen Kriegsrechts über die Behandlung von Truppenkörpern der Kriegsparteien bei Grenzüberschreitungen, verpflichtet sei, die Festhaltung eines solchen Schiffes bis zur Beendigung des Krieges anzuordnen. Das Institut de droit international (Régime des navires dans les ports étrangers, Art. 42)[3]) vertritt freilich diesen Standpunkt bis zur äufsersten Konsequenz in dem Satze: „*Un navire belligérant se réfugiant dans un port neutre devant la poursuite de l'ennemi, ou après avoir été défait par lui, ou faute d'équipage pour tenir la mer, doit y rester jusqu'à la fin de la guerre. Il en est de même s'il y transporte des malades ou des blessés, et qu'après les avoir débarqués, il soit en état de combattre. Les malades et les blessés, tout en étant reçus et secourus, sont, après guérison, internés également, à moins d'être reconnus impropres au service militaire.*“ Eine derartige Übertragung der Grundsätze des allgemeinen Kriegsrechts auf die besonderen Verhältnisse des Seekrieges erscheint nicht begründet. Ohne einen zwingenden Anlafs pflegen Kriegsschiffe der Kriegführenden einen neutralen Platz nicht anzulaufen. Da aber ein solches Anlaufen an sich, sofern nicht ein förmliches Verbot vorliegt, völkerrechtlich zulässig ist, so kann es nicht darauf ankommen, welche Umstände in dem Einzelfalle für den Kommandanten des Kriegsschiffes leitend waren, den neutralen Hafen aufzusuchen. Ob ihn dazu bestimmt hat der Mangel an Ausrüstungsgegenständen, die Notwendigkeit der Vornahme von Ausbesserungen, die Absicht, sich der Verfolgung

[1]) In der Sitzung des englischen Unterhauses vom 21. April 1898 erklärte der Erste Lord des Schatzes: es würde den internationalen Gebräuchen zuwider sein, ein im Inlande behufs Vornahme einer Reparatur befindliches spanisches Kanonenboot zurückzuhalten, wenn der Krieg vor deren Vollendung ausbricht. S. Journ. d. dr. i. pr. 1898, S. 287.

[2]) S. auch GESSNER, Droit des neutres, S. 78; v. KALTENBORN, II. S. 34 f.; HAUTEFEUILLE, Questions, S. 205.

[3]) Annuaire 1898, S. 273 f.

zu entziehen, Kranke, Verwundete oder sonstiges Personal auszuschiffen, oder welcher Anlafs sonst, ist im Wesen gleichgültig. Ein rechtlicher Grund für eine verschiedenartige Behandlung solcher Fälle liegt nicht vor.[1]) Knüpft allerdings der neutrale Staat die Zulassung eines vom Feinde verfolgten Kriegschiffes in einen seiner Häfen an die Bedingung der Abrüstung bis zum Friedensschlusse oder an die Verpflichtung der Besatzung, fernerhin nicht an den Kriegsoperationen teilzunehmen, dann wird das Schiff entweder sich einer solchen Bedingung unterwerfen oder auf die Zuflucht verzichten müssen.

b) Ist das Einlaufen mit erbeuteten oder sonst genommenen Schiffen gestattet? Es kann sich dabei handeln um erbeutete feindliche Kriegsschiffe oder um als Prisen aufgebrachte feindliche oder neutrale Handelsschiffe. Zahlreiche Neutralitätserklärungen enthalten ein bezügliches Verbot, zum Teil mit dem Vorbehalte der Zulassung im Falle der Seenot.[2]) Aber auch soweit ein ausdrückliches Verbot nicht besteht und auch dem neutralen Staat eine konventionelle Pflicht zur Zulassung nicht obliegt (s. unten), wird die Frage zu verneinen sein. In der ersten Auflage dieses Werkes ist allerdings ausgeführt, dafs in dem Aufbringen einer Prise nach einem neutralen Hafen eine eigentliche kriegerische Aktion nicht liege, und dementsprechend auch in der Gewährung eines Asyls, vorausgesetzt, dafs es beiden kriegführenden Teilen bewilligt wird, keine unzulässige Begünstigung seitens des Neutralen, dafs mithin vom Rechtsstandpunkt ein grundsätzliches Bedenken gegen das Einlaufen mit Prisen in neutrale Häfen nicht zu erheben sei, und zwar unabhängig von der Legalität der Aufbringung. Hiergegen mufs jedoch in Betracht gezogen werden, dafs durch das Einbringen eines erbeuteten Schiffes nach einem neutralen Hafen und dessen Bewachung daselbst dieser Platz den Charakter eines Depots für den Kriegführenden gewinnt. Es liegt also in der Tat eine Begünstigung vor, die, selbst wenn sie beiden Kriegführenden gleichmäfsig zugestanden wird, mit dem Wesen der Neutralität nicht verträglich erscheint. Der Fall liegt auch anders, als wenn ein Kriegsschiff nur Gefangene mit sich führt; denn diese sind an dem exterritorialen Bord interniert. Die Exterritorialität überträgt sich aber nicht ohne weiteres auf genommene Schiffe; waren dies feindliche Kriegsschiffe, so haben sie von dem Zeitpunkt der Übergabe oder der Eroberung ab ihren privilegierten Charakter als Kriegsschiffe verloren. Sind es aber feindliche oder wegen Neutralitätsverletzung aufgebrachte neutrale Handelsschiffe, so steht ihnen in neutralen Gewässern das Recht der Exterritorialität überhaupt nicht zu. Nur wenn erbeutete Schiffe ganz in die Kriegsflotte des Nehmers einverleibt, unter Führung eines

---

[1]) Abweichend Fiore, § 1683.

[2]) Unter dieser Einschränkung verbietet schon die französische Marine-Ordonnanz von 1681 den Aufenthalt der von Kriegsschiffen oder Kapern fremder Nationen aufgebrachten Schiffe in französischen Häfen über einen Zeitraum von 24 Stunden hinaus. Seit dem Ausbruch des orientalischen Krieges von 1854 erging in den meisten Neutralitätserklärungen ein Verbot gegen das Einlaufen mit Prisen, entweder überhaupt oder auf länger als 24 Stunden, aufser im Falle der Not.

Seeoffiziers dieser Flotte gestellt sind und deren Flagge und Wimpel führen, sind sie den Kriegsschiffen gleich zu achten und zu behandeln. Bei Kauffahrteischiffen ist eine solche Einverleibung aber nur zulässig nach prisengerichtlicher Verurteilung.

Nach dem Grundsatze, dafs dem neutralen Staate bezüglich der Festsetzung der Modalitäten über die Zulassung von Kriegsschiffen der weiteste Spielraum gegeben ist, steht es ihm auch zu, für den Fall des Einbringens eines genommenen Schiffes aus Anlafs einer Seenot dessen Freigabe zur Bedingung zu machen. Freilich ist hiermit ein Bedenken insofern verknüpft, als nach den Grundsätzen des Prisenrechts (s. § 55, II) der Befehlshaber des Kriegsschiffes die Befugnis haben würde, vor dem Einlaufen in das neutrale Seegebiet die Prise zu vernichten.[1]

Die Frage der Einbringung von Prisen in neutrale Häfen ist auch vereinzelt konventionell geregelt und zwar bald in dem Sinne, dafs es den Kriegsschiffen eines jeden der Vertragsteile freistehen soll, Prisen nach den Häfen des anderen zu bringen,[2] bald dahin, dafs jeder Teil die Verpflichtung übernimmt, eintretenden Falles den Kriegsschiffen des Gegners des anderen Teils das Einlaufen mit ihren Prisen zu untersagen.[3]

Kaper können hinsichtlich der Befugnis zum Aufenthalt in neutralen Häfen niemals günstiger gestellt sein wie Kriegsschiffe. Die neueren Bestrebungen auf Abschaffung der Kaperei haben sogar dahin geführt, dafs Kapern sowie den von solchen aufgebrachten Prisen das Einlaufen in neutrale Häfen entweder ohne Einschränkung oder

---

[1]) S. hierüber auch Baron Guillaume, Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges, in der Rev. de dr. i. 1901, S. 327 f., bes. S. 355 f.; ferner Dupuis, § 321; Fiore, § 1763.

[2]) So im Art. 19 des Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Juli 1799, auf dessen fortdauernde Gültigkeit in der Neutralitätserklärung des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 22. August 1870 besonders hingewiesen wurde.

[3]) Eine solche Stipulation enthält ein Vertrag zwischen Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika von 1794. In demselben ist zugleich festgesetzt, dafs es den Kriegsschiffen und Kapern jedes der kontrahierenden Teile freistehen soll, die seinen Feinden abgenommenen Prisen in die Häfen des anderen Teils zu bringen. Für den Fall eines Krieges zwischen Grofsbritannien und einer dritten Macht war mithin die Regierung der Vereinigten Staaten verbunden, die britischerseits aufgebrachten Prisen in ihre Häfen zuzulassen, während die von den Kreuzern der dritten Macht aufgebrachten zurückzuweisen waren; es würde also der Fall einer zu Gunsten Grofsbritanniens konventionell eingeschränkten Neutralität vorgelegen haben. Frankreich protestierte bei der Regierung zu Washington und hatte hierzu um so mehr Anlafs, als die Vereinigten Staaten in einem früheren Vertrag mit Frankreich (1770) sich verbindlich gemacht hatten, französische Schiffe mit den von ihnen aufgebrachten Prisen stets in ihre Häfen zuzulassen. Es lag hierin allerdings der Ausgangspunkt zu einem rechtlich unlösbaren Konflikt, da in einem Kriege zwischen Grofsbritannien und Frankreich nach dem Vertrage von 1794 die Regierung der Vereinigten Staaten französischen Kriegsschiffen das Einbringen von Prisen in ihre Häfen zu versagen gehabt hätte, während sie es nach dem Vertrage von 1770 hätte gestatten müssen. — Art. 19 des Vertrages mit Preufsen von 1799 (s. vor. Anmerk.) enthält übrigens einen Vorbehalt in Rücksicht auf den Vertrag mit Grofsbritannien von 1794.

nur mit Ausnahme des Falles der Seenot untersagt wird.[1]) Bei Seenot wird, auch wenn die Ausnahme nicht ausdrücklich festgesetzt ist, eine Zurückweisung als gerechtfertigt nicht erachtet werden können, wenigstens soweit die Kaper unter der Autorität und Flagge eines Staates fahren, welcher der Vereinbarung von 1856 über die Abschaffung der Kaperei nicht beigetreten ist. Selbstredend wird in derartigen Fällen strengste Überwachung und, nach Beseitigung der Gefahr, unverzügliche Ausweisung zu erfolgen haben.[2])

III. Verhalten im neutralen Gebiet.

Ein neutraler Staat darf nicht dulden, dafs sein Seegebiet seitens der Seestreitkräfte der Kriegführenden zu militärischen Unternehmungen oder zu deren Vorbereitung benutzt wird. Er soll Vornahmen dieser Art, soweit es in seiner Macht steht, entgegentreten.[3])

In diesem Sinne disponieren alle neueren Neutralitätserklärungen, deren überwiegende Mehrzahl die Kriegsschiffe der Kriegführenden überhaupt nur ausnahmsweise zuläfst, und zwar nur für so lange Zeit, als nötig ist, um die für die Seetüchtigkeit etwa erforderlichen Reparaturen vorzunehmen und die unerläfsliche Ausrüstung an den für die Seefahrt erforderlichen Artikeln, wie Heizmaterial, Proviant und Wasser, zu beschaffen. Als Norm gilt hierbei, dafs keine gröfseren Mengen davon eingenommen werden sollen, als erforderlich sind, um den nächsten heimatlichen Hafen zu erreichen.[4]) Für unstatthaft gilt dagegen allgemein aufser der militärischen Aktion das Einnehmen von eigentlichem Kriegsmaterial, also namentlich von Waffen und Munition jeder Art und die Auffüllung der Besatzung. In diesem Sinne setzte der dem Schiedsgericht zur Entscheidung des Alabamastreites zu Grunde liegende Washingtoner Kompromifsvertrag vom 8. Mai 1871 zwischen Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten fest: „Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, nicht zu erlauben oder zu dulden, dafs eine Kriegspartei ihre Häfen oder Gewässer als Operationsbasis gegen die andere benutzt oder zur Erneuerung oder Verstärkung der militärischen Ausrüstung oder der Waffen oder der Rekrutierung der Besatzung“.[5])

---

[1]) Schon in den zahlreichen bei Ausbruch des orientalischen Krieges im Jahre 1854 ergangenen Neutralitätserklärungen.

[2]) S. auch Baron Guillaume, a. a. O.; Fiore, § 1664.

[3]) Über Neutralitätsverletzungen seitens französischer Kriegsschiffe in den japanischen Gewässern im Jahre 1870 s. Takahashi, La neutralité du Japon pendant la guerre franco-allemande, in der Rev. de dr. i., 1901 S. 148 f., 255 f.

[4]) S. auch Bericht des Naval War College, International Law Situations, 1901 S. 255 f.

[5]) Entsprechend N. W. C. Art. 18 Abs. 2: „*No increase of the armament, military stores, or in the number of the war of a vessel of war of the United Staates shall be attempted during the stay of such vessel in a neutral port.*“ — S. ferner Dupuis, §§ 330, 331.

Bezüglich der eigentlichen militärischen Aktion gilt im einzelnen folgendes:

1. Die Kriegsschiffe der Kriegführenden dürfen im neutralen Seegebiet keinen Aufklärungsdienst organisieren, oder die Gelegenheit abwarten, um zu Renkontres mit feindlichen Kriegsschiffen oder zur Ausübung des Prisenrechts in See zu gehen.[1])

2. Unstatthaft ist jeder Angriff und jedes Gefecht innerhalb der neutralen Gewässer[2]) oder in solcher Nähe derselben, dafs die Geschosse die neutrale Zone erreichen können, weil dadurch die Integrität dieses Gebietes gefährdet wird.[3])

Die Seekriegsgeschichte bietet zahlreiche Beispiele von Neutralitätsverletzungen nach dieser Richtung hin.[4])

---

[1]) Thellung von Courtlary, in seiner „Darstellung der Marine, ein Versuch über den Kriegsdienst zur See", Zürich und Leipzig 1818, behandelt die Benutzung neutraler Häfen für den Nachrichtendienst mit grofser Offenheit; er stellt die Praxis, die er als holländischer Seeoffizier wohl kennt, so dar (I. S. 254): „Da einige Seehäfen befreundeter oder neutraler Mächte nicht sehr entfernt sind, so wird eine vorzüglich gutsegelnde Fregatte dahin entsandt, um von unsern Konsuln und Bekannten Nachrichten vom Feinde einzuziehen; sie hält sich daselbst nur kurze Zeit und unter dem Vorwande auf, ihren Wasservorrath zu ergänzen, woran sie auch wirklich arbeitet, und stöfst wieder zur Flotte."

[2]) Upton (S. 190) teilt mit, dafs nach der amerikanischen Rechtsprechung die Nehmung eines feindlichen Schiffes in neutralem Gebiet nicht anfechtbar sei, falls dasselbe dort den Kampf provoziert hat.

[3]) Bedenken hiergegen im Staatsarchiv Bd. 9 No. 1939.

[4]) Als Beispiel aus älterer Zeit diene folgender Fall: König Jakob I. von England hatte aus Anlafs des Seekrieges zwischen Holland und Spanien i. J. 1604 durch ein besonderes Edikt jede Gewalttätigkeit, insbesondere die Vornahme kriegerischer Akte, in allen seiner Hoheit unterworfenen Gewässern um England verboten. Trotzdem kam es im folgenden Jahre zwischen den beiden feindlichen Flotten im Hafen von Dover zu einer Schlacht, die erst am zweiten Tage durch den Sieg der Holländer ein Ende fand. Der Kommandant der englischen Küstenbatterieen griff aber erst ein, als danach die Holländer die spanischen Kriegsgefangenen, zwei und zwei zusammengebunden, ins Meer warfen. Walker, A History of the Law of Nations, I. Cambridge 1899, S. 201 f.

Ortolan ist übrigens der Meinung, dafs die Verpflichtung der Kriegführenden, sich in dem neutralen Seegebiete jeder Gefechtsaktion zu enthalten, unter Umständen nicht zu rigoros aufzufassen sei. Er läfst sich hierüber dahin aus (II. S. 287 f.): „*La détermination un peu vague des portions de la mer réputées mers territoriales, la nature variée des côtes qui les bornent peuvent entraîner dans la pratique des infractions plutôt apparentes que réelles à la règle que nous venons d'exposer. Par exemple, si des navires ennemis se rencontrent dans des mers territoriales neutres baignant une étendue considérable de côtes à peu près désertes, incultes et non défendues, ces navires devront-ils oublier leur qualité d'ennemis? Faudra-t-il prendre à la lettre ces clauses de divers traités publics qui commandent l'abstention des hostilités dans tout l'espace des eaux mesuré à partir des côtes par la portée du canon? Celui qui veut forcer son ennemi légitime au combat devra-t-il attendre patiemment d'être bien sûr de se trouver au delà de cet espace pour commencer l'attaque, et fournir par là à cet ennemi la possibilité de lui échapper? En s'en tenant rigoureusement au principe, il est certain qu'on devrait agir ainsi. Cet espace de mer est soumis à l'empire et à la juridiction de l'État dont il baigne les côtes; de ce qu'il n'y a pas de forts ou de moyens de défense à proximité pour faire respecter cet empire, ce n'est pas une raison pour les puissances belligérantes de le mépriser. Il serait régulier de s'abstenir en toute situation de tout acte d'hostilité en deça de cette ligne qu'on appelle ligne de respect. Mais, en fait, on conçoit que les opérations militaires d'une action maritime ne comportent pas une*

3. Als unstatthaft gilt auch die unmittelbare Verfolgung eines das neutrale Seegebiet verlassenden feindlichen Kriegs- oder Kauffahrteischiffes, weil eine solche den Beginn einer militärischen Aktion gegen den Feind auf neutralem Gebiet einschliefsen würde. Es ist in diesem Sinne vielfach reglementarisch verordnet, in neuerer Zeit auch konventionell festgesetzt worden und darf als eine Regel des internationalen Rechts aufgestellt werden: dafs ein Kriegsschiff, welches sich in einem neutralen Hafen befindet, nicht gleichzeitig mit einem Schiffe des Gegners in See gehen, dafs es vielmehr diesen Hafen erst verlassen darf, nachdem vierundzwanzig Stunden von jenem Zeitpunkt ab verflossen sind, und nicht früher, als bis das feindliche Schiff aus Sicht gekommen ist, sowie dafs der neutrale Staat die Pflicht hat, soweit es in seiner Macht steht, für die Beobachtung dieser Regel einzutreten.[1])

Dem nachfolgenden Auslaufen steht, da nur die Verfolgung des absegelnden Feindes unzulässig ist, nichts mehr entgegen, sobald der letztere, sei es noch im neutralen Seegebiete, sei es aufserhalb desselben, aber noch in Sicht von dem neutralen Platz, ohne ersichtlich zwingenden Anlafs zu Anker gegangen ist. Die gegenteilige Annahme würde dahin führen, dafs ein einziges Kriegsschiff eine ganze Flotte des Gegners zum untätigen Festliegen in einem neutralen Hafen zwingen könnte.

4. Unzulässig ist gleichfalls jede Verfolgung eines feindlichen Kriegsschiffes in das neutrale Gebiet hinein. BYNKERSHOEK [2]) und nach ihm auch andere erachten freilich eine solche Verfolgung, wenn sie sich unmittelbar an das Gefecht anschliefst und der Feind ein Asyl im neutralen Gebiet sucht, für erlaubt, ingleichen die Nehmung daselbst. Die Unvereinbarkeit dieser Anschauung mit den Fundamentalsätzen von der Integrität des neutralen Gebiets bedarf keines Nachweises.[3])

---

précision mathématique aussi rigoureuse; que l'officier commandant, lorsqu'il n'a en vue qu'une côte inculte, inhabitée, dénuée de tout signe de la puissance territoriale, puisse se laisser entraîner au delà de la règle précise, et qu'il soit évident cependant qu'il n'a pas eu l'intention d'offenser l'État neutre ni de violer son droit d'empire. Nous pensons que les circonstances de faits pareils devraient entrer en ligne de compte comme causes d'excuse.

Mais la violation de l'immunité attachée au territoire neutre est surtout flagrante et manifeste lorsque des hostilités sont exercées dans des eaux closes, telles que celles des ports et des rades. C'est alors un droit et un devoir pour l'État auquel appartiennent ces ports et ces rades d'user contre les contrevenants de la force dont il dispose sur les lieux. Ainsi l'artillerie des forts et des batteries doit être employée contre l'attaquant pour l'obliger à discontinuer le combat. Il en est de même dans des mers littorales, sur des côtes ouvertes où il existe des moyens de défense.

Les hostilités dont il est question ne constituent pas moins une grave infraction aux obligations envers les neutres lorsqu'elles ont lieu soit sur des rades foraines non fortifiées, soit même sur ces portions de la mer, découpées par des lignes droites tirées d'un cap à l'autre, que les Anglais appellent king's chambers, soit encore dans les baies formées par les embouchures des fleuves. L'absence des moyens de force pour réprimer cette infraction n'en diminue pas l'illégalité."

[1]) S. auch Projet de cod. 1892, Art. 53; DUPUIS, §§ 313, 314; Naval War College, International Law Situations, 1901, S. 147.

[2]) Quaest jur. publ. L. 1 c. VIII.

[3]) Vgl. das russische Reglement von 1869, §§ 27, 28.

Auch die Wegnahme eines feindlichen Kriegsschiffes nach erfolgter Streichung der Flagge im neutralen Seegebiete kann als statthaft nicht erachtet werden.

5. **Unzulässig ist endlich im neutralen Gebiete jede unmittelbare oder mittelbare Ausübung des Prisenrechts.** Daraus folgt: Es darf daselbst weder gegen feindliche noch gegen neutrale Kauffahrteischiffe eine Anhaltung, Untersuchung, Wegnahme oder Wiederwegnahme stattfinden. Auch ist die Verfolgung eines Kauffahrteischiffes in neutrales Gebiet zu diesen Zwecken unstatthaft.[1]) Denn diese Maſsnahmen sind Akte der Kriegführung; sie bilden den Hauptgegenstand des Kreuzerkrieges.

Wird vorstehenden Grundsätzen zuwider auf neutralem Gebiete eine Prise gemacht, welche, abgesehen von dem Orte der Aufbringung, legal ist, so ist der neutrale Staat zur Intervention wegen Verletzung seiner Souveränetätsrechte befugt.[2]) Die Handhabung einer parteilosen Neutralität begreift in einem solchen Falle die Pflicht, die Herausgabe der Prise an den Eigentümer zu verlangen und je nach Lage der Verhältnisse die Freigabe zu erzwingen. Daneben hat der neutrale Staat einen Anspruch auf Genugtuung,[3]) nicht aber die Befugnis, eine prisengerichtliche Lossprechung herbeizuführen oder gar den Befehlshaber des Kriegsschiffes zur Verantwortung zu ziehen; denn dieser ist nur seiner vorgesetzten Kommandobehörde bezw. seiner Regierung verantwortlich, und seine Handlungen können nicht der Jurisdiktionsgewalt eines fremden Staates unterworfen werden.[4])

Ist in derartigen Fällen eine aktuelle Intervention des neutralen Staates aus Mangel an Machtmitteln nicht angängig, oder ist sie ohne Erfolg gewesen, so bleibt ihm nur übrig, auf diplomatischem Wege die Herausgabe der Prise und Genugtuung zu fordern.

In den hier bezeichneten Fällen haben die Interessenten an Schiff und Ladung ein Recht auf Anfechtung der Legalität der Prise aus dem Gesichtspunkte der Verletzung der Souveränetätsrechte des neutralen Staates nicht. Denn die Reklamation kann sich immer nur auf die Verletzung der eigenen Rechte gründen, nicht auf die Nichtachtung der Rechte eines Dritten.[5]) Jedoch besteht hinsichtlich der Behandlung solcher Prisen keine einheitliche Praxis.[6])

---

[1]) Diena, S. 161 f. — [2]) Testa, S. 179.

[3]) S. die amtliche Korrespondenz, betreffend die Wegnahme der norddeutschen Bark „Frey" durch den französischen Kriegsdampfer „Desaix" am 28. Oktober 1870 in der Nähe der englischen Küste in Sicht des Leuchtturms von Dungeness, bei Hopf: Die Wegnahme der „Frey" in britischen Gewässern. Aus der Neutralitätspraxis des deutsch-französischen Krieges. Gotha 1871.

[4]) S. auch § 56, II.

[5]) Wheaton, Éléments, II. S. 88, 89; Ortolan, II. S. 298; Phillimore, III. § 350, Hautefeuille, Droits et devoirs, III. S. 264; Bluntschli, § 786 Note 3; Hopf, a. a. O.; Wildman, II. S. 147; Gessner, Droit des neutres, S. 344; Hazlitt und Roche, S. 95.

[6]) v. Bulmerincq, Prises maritimes, S. 326, 327. — Für Groſsbritannien bestimmt die Foreign Enlistment Act, 1870 im § 14 unter der Rubrik „Illegal Prize": „*If, during the continuance of any war in which Her Majesty may be neutral, any ships, goods, or merchandise captured as prize of war within the territorial jurisdiction of Her Majesty, in violation of the neutrality of this realm or captured*

§ 40.

Mafsnahmen gegen neutrale Schiffe in den Häfen kriegführender Staaten.

Die Einwirkung des Krieges auf die Seeinteressen der Neutralen kann in besonderer Weise empfindlich werden für diejenigen Schiffe neutraler Flagge, die sich in den Häfen der kriegführenden Staaten aufhalten. Es kommen in dieser Hinsicht folgende Mafsnahmen in Betracht:

I. Schliefsung der Häfen.

Es kann einer kriegführenden Macht die Befugnis nicht versagt werden, ebenso wie das Auslaufen, auch das Einlaufen neutraler Schiffe in ihre Kriegs- und Handelshäfen zu verbieten, sofern die Kriegslage ein solches Verbot erheischt. Eine derartige Absperrung enthält zwar eine Beeinträchtigung der Interessen, aber nicht eine Verletzung der Rechte der Neutralen.[1]) Die Schliefsung der eigenen Häfen, gleichviel

---

by any ship which may have been built, equipped, commissioned, or despatched, or the force of which may have been augmented, contrary to the provisions of this Act, are brought within the limits of Her Majesty's dominions by the captor, or any agent of the captor, or by any person having come into possession thereof with knowledge that the same was prize of war so captured as aforesaid, it shall be lawful for the original owner of such prize, or his agent, or for any person authorized in that behalf by the Government of the foreign State to which such owner belongs, to make application to the Court of Admiralty for seizure and detention of such prize, and the court shall on due proof of the facts order such prize to be restored."

[1]) So wurde nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Juni 1870 der Kieler Hafen zufolge Anordnung des Chefs der Marinestation der Ostsee aus Anlafs der Sperreinrichtungen geschlossen, eine Mafsregel, welche indes am 28. September dess. Jahres unter gewissen Einschränkungen mit Rücksicht auf den Kriegszustand einerseits und die Sicherheit der Schiffahrt beim Passieren der Minensperre andererseits wieder aufgehoben wurde. A. M. B. No. 178.

Einen anderen Zweck hatte die Sperrung französischer Häfen im Laufe desselben Krieges. Nachdem nämlich deutsche Truppen in Nordfrankreich bis an den Kanal vorgedrungen waren und u. a. die Hafenplätze Rouen, Dieppe und Fécamp besetzt hatten, erklärte die französische Regierung mittels Erlasses vom 13. Dezember 1870 den neutralen Mächten gegenüber diese Häfen und alle übrigen, welche etwa noch in die Hände der Deutschen fallen sollten, für blockiert durch die französische Seemacht. Es handelte sich hierbei lediglich darum, die Zufuhr von Vorräten für die deutschen Truppen auf dem Seewege abzuschneiden. F. Dahn bemerkt dazu in der Abhandlung „Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht" (Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Bd. 5 S. 121, 122): „Denn es stand zu erwarten, dafs der Unternehmungsgeist der Engländer, welcher bisher mit so grofsem Erfolge Waffen und Material jeder Art über den Canal den Franzosen zugeführt hatte, einen solchen Liebesdienst gegen gute Bezahlung in richtiger Neutralität auch den Deutschen zu erweisen bereit sein werde. Es sollte die Erleichterung der Verpflegung dieser Theile der deutschen Armee auf dem Seewege, statt auf dem gerade für diese Truppen weitest gestreckten Landweg, abgehalten und die deutsche Besatzung dadurch vielleicht zum Abzug vermocht werden. Freilich traf die Maafsregel kaum minder schwer die französische Bevölkerung dieser Gegenden, welche, von jeher auf den Seeweg für ihre Bedürfnisse vorzugsweise angewiesen, in Folge des Krieges weder aus den von den Deutschen besetzten Gebieten im Osten noch aus dem freien Hinterland im Südwesten Zufuhr erhielten, da aus letzterem die Bauern und übrigen Verkäufer in die deutschen Linien einzudringen theils nicht wagten, theils durch

mit welchen Mitteln oder zu welchem Zweck sie erfolgt, hat nicht den Charakter einer Blockade.[1]) Sie kann auch die Rechtsfolgen einer solchen gegenüber neutralen Schiffen (s. § 51, II) nicht nach sich ziehen. Ihre Respektierung kann aber gegen neutrale Schiffe, die sich ihr nicht fügen wollen, erzwungen werden. Auch mufs ein Arrest auf die Schiffe, die nicht bereit sind, sich den Sperrmafsregeln zu unterwerfen, als zulässig erachtet werden, und es wird bei aktivem Widerstand sogar die Vernichtung solcher Schiffe für gerechtfertigt in Gemäfsheit der Kriegsraison gelten müssen; unstatthaft ist aber eine prisengerichtliche Verurteilung neutraler Schiffe oder Ladungen wegen solcher Zuwiderhandlungen.

Die Neutralen können eine Benachrichtigung von der Sperrung beanspruchen. Die Hinderung des Passierens durch Warnungssignale oder erforderlichen Falles mit Gewalt ist geboten bei der Sperrung durch Seeminen. Das liegt nicht sowohl im eigenen Interesse des Kriegführenden, welches die Aufrechthaltung der Sperre erheischt, als auch in demjenigen der neutralen Schiffe, die sich sonst der Gefahr aussetzen, in die Luft gesprengt zu werden.[2])

II. Embargo.

S. hierüber § 30, III.

III. Angarieen.

Das Kriegsrecht erkennt nicht nur die Zurückhaltung neutraler Handelsschiffe als statthaft an, sondern auch die Befugnis der Kriegführenden, sie in ihren Häfen zu Transportdiensten und ihre Besatzungen zu Dienstleistungen hierbei heranzuziehen.[3]) Diese Dienste heifsen Angarieen,[4]) das Recht, sie zu fordern, **jus angariae**.

Das Angarieenrecht hat in zahlreichen Handels- und Schiffahrts-

---

die französischen Behörden verhindert wurden. Besonders machte sich in dem aufsergewöhnlich strengen Winter der Mangel an Heizungsmaterial empfindlich fühlbar, da auch die englischen Kohlenschiffe durch die Blockade fern gehalten wurden; ein Decret der französischen Regierung vom 9. Januar 1871 stellte deshalb für die Zufuhr von Kohlen eine Ausnahme von der Hafensperre auf."

[1]) Glass, S. 459. — Rosse (Éléments, S. 89) fafst die Anordnung der französischen Regierung vom 13. Dezember 1870 (s. vor. Anmerkg.) als eine Blockadeerklärung im eigentlichen Sinne auf, mit der Begründung ihrer Berechtigung: „*car ces villes étaient devenues villes allemandes et constituaient d'excellents points de ravitaillement que la France avait le droit d'investir. Ainsi on peut bloquer le littoral ennemi ou le littoral national occupé par l'ennemi* . . .“. — S. auch Fauchille, S. 162; Bonfils, §§ 1631, 1633; Piédelièvre, § 1067; Pillet, §§ 69, 83, 89.

[2]) S. hierüber F. v. Martens, La paix et la guerre, S. 509 f.

[3]) v. Liszt (§ 24, S. 183) leitet das Angarieenrecht — ebenso wie das Recht der Zurückhaltung neutraler Handelsschiffe ohne die Inanspruchnahme für Dienste — aus dem Begriff des Notstandes her; ebenso Rivier (Principes, II. S. 328).

[4]) Der Begriff kommt öfters in den römischen Quellen vor, hängt zusammen mit ἄγγαρος (Eilbote, aus dem Persischen) und bezeichnet im weiteren Sinne Zwangsdienste zu öffentlichen Zwecken. Vgl. F. F. Karseboom, Specimen juris gentium et publici de navium detentione, quae vulgo dicitur embargo, Amstel. 1840, S. 34 bis 44.

verträgen ausdrücklich oder implicite Anerkennung gefunden, und zwar auch noch in neuester Zeit. Dem gegenüber ist seine Negierung seitens einzelner Publizisten[1]) nicht haltbar.

Die Befehlshaber der englischen Flotte sind allerdings angewiesen, gegen eine derartige Inanspruchnahme britischer Kauffahrteischiffe Einspruch zu erheben und auf deren Freilassung hinzuwirken.[2])

Wenn der Kapitän eines Handelsschiffes zu Angarieen genötigt worden ist, erwächst der Reederei ein Anspruch auf Entschädigung. Nach den neueren Handels- und Schiffahrtsverträgen[3]) soll eine solche Inanspruchnahme für militärische Zwecke oder sonstigen öffentlichen Dienst, sofern sie nicht überhaupt ausgeschlossen ist, nur nach vorheriger Feststellung einer sachentsprechenden Entschädigung stattfinden dürfen.

IV. Vernichtung neutraler Schiffe.

Auch die Vernichtung neutraler Privatschiffe, die sich in den Hoheitsgewässern der Kriegführenden befinden, aus Gründen der militärischen Notwendigkeit gilt als statthaft.[4])

---

[1]) Besonders v. König (S. 130 Anm.); Kleen (in der Rev. de dr. i., Bd. 25 [1893] S. 282); Rosse (Éléments, S. 53). — de Boeck (§ 737) kritisiert das Angarieenrecht, auf neutrale Schiffe angewendet, als „*odieux et vexatoire*".

[2]) Q. R. Art. 456: „*In the case of any British merchant ship whose nationality is unquestioned being coerced into the conveyance of troops or into taking part in other hostile acts, the Senior Naval Officer, should there be no Diplomatic or Consular Authority on the spot, will remonstrate with the local authorities and take such other steps to assure her release or exemption as the case may demand, and as may be in accordance with the Regulations.*"

[3]) Von älteren Verträgen vgl. denjenigen zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Juli 1799 (Art. 16), in Verbindung mit dem Vertrage vom 1. Mai 1828 (Art. 12). Von den deutscherseits abgeschlossenen neueren Handels- und Schiffahrtsverträgen behandeln die folgenden den Gegenstand: mit Salvador vom 13. Juni 1870 (Art. 6) [aufser Kraft]; mit Portugal vom 2. März 1872 (Art. 2); mit Costa Rica vom 18. Mai 1875 (Art. 7); mit dem Königreich der Hawaiischen Inseln vom 25. März/19. September 1879 (Art. 2); mit Mexiko vom 5. Dezember 1882 (Art. 14); mit Spanien vom 12. Juli 1883 (Art. 6); mit der Dominikanischen Republik vom 30. Januar 1885 (Art. 8); mit Guatemala vom 20. September 1887 (Art. 7) [gekündigt]; mit Honduras vom 12. Dezember 1887 (Art. 7); mit Columbien vom 23. Juli 1892 (Art. 7); mit Nicaragua vom 4. Februar 1896 (Art. 7).

[4]) Bluntschli, § 795a; a. M. v. Bulmerincq, Staatsstreitigkeiten, § 33. — Die Wegnahme und Versenkung britischer Kauffahrteischiffe auf der Seine bei Duclair durch preufsische Truppen im Dezember 1870 führte zu einem längeren Notenwechsel zwischen der Regierung des Norddeutschen Bundes und der britischen Regierung. Die Entschädigung wurde deutscherseits geleistet, wiewohl prinzipiell der Satz aufgestellt wurde, dafs in derartigen Fällen die Entschädigungspflicht dem Besiegten, nicht dem Sieger obliege. S. über diesen Fall F. Dahn, a. a. O. S. 138, und den amtlichen Depeschenwechsel im Staatsarchiv, Bd. 20 No. 4498 bis 4509, sowie in Hirth's Tagebuch, No. 1229, 1254, 1309, 1330, 1339, 1405. — Auch de Boeck, § 733.

Der N. W. C. enthält folgende allgemeine Regelung (Art. 6): „*If military necessity should require it, neutral vessels found within the limits of belligerent authority may be seized and destroyed or otherwise utilized for military purposes, but in such cases the owners of neutral vessels must be fully recompensed. The*

§ 41.
Materielles Prisenrecht gegen Neutrale.
I. Die verschiedenen Systeme.

Der Ausgangspunkt der Lehre von der Einwirkung des Prisenrechts auf den Seehandel der Neutralen ist in dem Grundsatz zu suchen: Feindliches Privateigentum zur See ist der Wegnahme unterworfen.[1]) Dieser Satz begründet ein Beuterecht der Kriegführenden an allem feindlichen Gut, welches von ihnen auf See betroffen wird, an den Schiffen selbst sowohl wie an anderem feindlichen Eigentum. Es handelt sich nun aber weiter darum, inwieweit dieses Beuterecht ausgeübt werden darf,

a) wenn nur das Schiff feindlicher Nationalität, die Ladung aber neutrales Eigentum ist,

b) wenn nur die Ladung feindliches Eigentum, das Schiff aber neutral ist?

Diese Fragen, welche bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts der Gegenstand zahlloser Erörterungen, Vereinbarungen und einseitiger Festsetzungen gewesen sind, hatten folgende verschiedene Lösungen gefunden:[2])

a) Neutrales Gut auf feindlichem Schiff.

1. Dasselbe ist der Wegnahme unterworfen. Unfrei Schiff — unfrei Gut.

2. Dasselbe ist der Wegnahme nicht unterworfen. Unfrei Schiff — frei Gut.

b) Feindliches Gut auf neutralem Schiff.

1. Dasselbe ist der Wegnahme unterworfen. Frei Schiff — unfrei Gut.

2. Dasselbe ist der Wegnahme nicht unterworfen. Frei Schiff — frei Gut.

3. Dasselbe ist nebst dem Schiff der Wegnahme unterworfen. Unfrei Gut — unfrei Schiff.

Diese Lösungen haben sich in drei Systemen entwickelt.

Das älteste ist das System des Consolato del mare. Hier werden die Rechte der Kriegführenden zueinander und die Rechte Neutraler streng auseinandergehalten und danach die Grundsätze aufgestellt:

1. Feindliches Gut auf neutralem Schiff ist der Wegnahme unterworfen.

---

amount of the indemnity should, if practicable, be agreed on in advance with the owner or master of the vessel. Due regard must be had to treaty stipulations upon these matters."

[1]) Wegen der Einschränkungen s. § 36, IV.

[2]) S. auch die Darstellung der Entwickelung dieser Systeme bei Bonfils, §§ 1494 bis 1531.

2. Neutrales Gut auf feindlichem Schiff ist der Wegnahme nicht unterworfen.[1])

Diese Regeln fanden die Anerkennung der Seestaaten weit über die Grenzen des Mittelmeeres hinaus, und auch England hat, obwohl es sich in der Praxis nicht selten von den Umständen des Einzelfalles leiten liefs, bis zum Jahre 1854 im Prinzip dieses System stets als das richtige anerkannt. Die erste Regel ist alsdann durch die Pariser Deklaration von 1856 für die Signatarmächte und für die Staaten, welche ihr in der Folge beigetreten sind, beseitigt.

Es läfst sich allerdings nicht verkennen, dafs jenes System der Rechtskonsequenz entspricht;[2]) ebenso liegt es aber auf der Hand, dafs seine Durchführung nicht blofs eine mittelbare, sondern eine unmittelbare Schädigung des neutralen Handelsverkehrs nach sich zieht. Für mittelbare Beeinträchtigungen hat man grundsätzlich einen Ersatzanspruch niemals anerkannt. Dagegen ist teils bereits im Konsulat, teils durch die spätere Praxis den neutralen Schiffs- und Ladungsinteressenten ein Recht auf Ersatz von Aufwendungen und für Beschädigungen zugebilligt worden. Dem neutralen Reeder hat man auch einen Anspruch auf Frachtvergütung für den Transport des feindlichen Gutes eingeräumt, welches kraft Beuterechts der Einziehung verfiel,[3])

---

[1]) S. im Konsulat, Kap. 273, auch 230, 276.

[2]) S. auch Triepel, S. 394 Anm. 1.

[3]) Einige Publizisten, namentlich Vattel (III. § 115), finden in dieser Entschädigung volle Genugtuung für die dem Neutralen erwachsenen Nachteile; dagegen s. Ortolan, II. S. 94. — Phillimore (III. § 499) fafst die Grundsätze der englischen Gerichtspraxis dahin zusammen: „*It has been ruled that in general, where enemies goods are captured in an neutral ship, the captors take cum onere; and if the conduct of the neutral has been perfectly fair and impartial, it is the practice of the Prize Court to allow him his full freight, in the same manner, as if the original voyage had been performed; and in like manner, to allow him his expenses. The freight allowed is not, however necessarily the rate agreed on by the parties, if it be inflamed by extraordinary circumstances; but a reasonable freight only will, in such cases, be allowed. And where the goods have been once unlivered by order of Court, the whole freight for the voyage is due, and the owner of the goods, even in case of restitution, cannot demand the ship to reload them and carry them to the original port of destination, for by the separation the ship is exonerated; but it would be otherwise if there had been no unlivery. And the neutral will be allowed his freight where he carries the goods of one belligerent to its enemy; for though such a trade be illegal as to the subjects, it is not so as to neutrals. So, on a voyage from the port of one enemy to the port of another enemy. But if the neutral has conducted himself fraudulently or unfairly, or in violation of belligerent rights, he will not be allowed freight or expenses and, in flagrant cases, will be visited with confiscation, even of the ship itself. And he is never allowed freight where he has used false papers; nor upon the carriage of contraband goods; nor where there has been a spoliation of papers; nor where the cause of capture was the ship and not the cargo. But where part of the goods are condemned as contraband, and part restored after unlivery of the cargo, freight may be decreed as a charge upon the part restored. If the goods are unlivered under a hostile embargo upon neutral ships, they are discharged of the lien of the freight; and if freight be decreed, it can only be against the original consignees or freighters, and not against a prior purchaser, who has received them on bail.*

When a decree is made that the freight shall be a charge on the cargo, application must be made to the Court for the sale of so much as is necessary for this purpose. In general, where a ship and cargo are restored, with a decree that

und dem Eigentümer des neutralen Gutes einen solchen auf Entschädigung für die ihm infolge der Wegnahme des feindlichen Schiffes unmittelbar erwachsenen Nachteile; im letzteren Falle wird aber unter Umständen der Nehmer an der Fracht beteiligt.[1])

Viel weiter zu Gunsten der Kriegführenden ging das französische System.[2]) Das Prinzip: „Neutrales Gut auf feindlichem Schiff ist der Wegnahme unterworfen" war lange in der französischen Praxis mafsgebend gewesen und fand ausdrückliche Anerkennung in dem Admiralitäts-Edikt König Heinrichs III. von 1584 (Art. 69). Schiff und Ladung waren also der Wegnahme unterworfen, wenn nur ersteres feindlich war. Das Prinzip erhielt aber bald eine weitere Ausdehnung durch ein Edikt Franz' II., welches die Regel aufstellte: Wenn Schiff oder Ladung feindlich ist, so sind beide gute Prise. Die Marine-Ordonnanz von 1681 hat diese Regel übernommen, indem sie festsetzte (III. 9. Art. VII): „*Tous les navires qui se trouveront chargés d'effets appartenans à nos ennemis et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.*" Wiewohl in dem zweiten Teil dieses Satzes allerdings nur von solchen Waren die Rede ist, welche französischen Untertanen oder Verbündeten gehören, so hat doch die französische Praxis die Vorschrift auch Neutralen gegenüber in Anwendung gebracht. Noch die Ordonnanz von 1704 enthält in dem Satz: „*s'il se trouverait sur des vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux et tous les chargements seraient de bonne prise*" eine Bestätigung der Regel:

---

the freight shall be a charge on the cargo, if the proceeds of the cargo are not sufficient to pay the freight, the captors are not responsible for the deficiency. But although the capture be right, yet if afterwards the cargo is lost by the negligence of the captors, and the freight be decreed a charge on the cargo, the captors are responsible to pay it. Where the freight of the neutral and the expenses of the captors are both decreed to be a charge on the cargo, and the proceeds are insufficient to discharge both, priority of payment of the freight is, in ordinary cases, allowed by the Court, as a lien that takes place of all others."

[1]) Wegen dieses Anspruches s. GESSNER, a. a. O. S. 275, 276, 279. — PHILLIMORE (III. § 500) erklärt: „*In the next place, as to the allowance of freight to the captors. — This may happen when the ship is hostile, and the cargo, or a part thereof, is neutral. The general rule is, that if neutral goods are found on board of a hostile ship, the captors are not entitled to freight therefore, unless they carry the goods to the port of destination. And the rule is applied, nothwithstanding there may have been a sale of the goods beneficial to the owners. But there are exceptions to the rule itself: for if the captors bring the cargo to the country where the claimants ultimately designed to send it, but were compelled to take a circuitous route in existing circumstances, the captors are entitled to freight, notwithstanding the ship was actually destined to another country, there to land it. So, if brought to the same country, but not to the port of actual destination. So, where the goods are brought to the country where the proceeds were ultimately destined, and would have been brought directly, but for a prohibition of municipal law. Where freight is decreed to the captors, it will be paid by the Court, out of the cargo or its proceeds, if yet remaining in the Admiralty. And in particular circumstances, application may be made to the Court, to decree the sale of so much of the cargo as may be necessary to be sold for the discharge of freight. And where freight is allowed to the captors, if they have done any damage to the cargo, the amount may be deducted by way of set-off or compensation.*"

[2]) Historisch entwickelt bei WHEATON, Histoire, I. S. 153 f. und 357 f.

„Unfrei Gut — unfrei Schiff."[1]) Dieses Prinzip, welches auf der Annahme beruht, dafs ein Neutraler, der sein Schiff zum Transport von Feindesgut hergibt, seine Neutralitätspflichten verletze und dem entsprechend den Verlust des corpus delicti zu tragen habe, liefs man erst in der Ordonnanz von 1744 fallen, unter Aufrechterhaltung der Regel: „Unfrei Schiff — unfrei Gut". Dies sollte aber nur das Verhältnis zu denjenigen Staaten regeln, mit denen der Grundsatz „Frei Schiff — unfrei Gut" vereinbart war, während anderen Staaten gegenüber die Regeln der älteren Verordnungen auch fernerhin in Anwendung kamen.

Das dritte System begreift die Freiheit des feindlichen Gutes auf neutralem Schiff und des neutralen Gutes auf feindlichem Schiff.[2]) Es ist bereits angedeutet, mit welchen Unzuträglichkeiten für die Schiffahrtsinteressen die Durchführung des Grundsatzes „Frei Schiff — unfrei Gut" verbunden ist. Dazu kommt, dafs in der Regel der geringste Verdacht des Vorhandenseins feindlicher Ladung zur Aufbringung eines neutralen Schiffes hinreichte. Überdies hatte vor dem Prisengericht der reklamierende Neutrale zu beweisen, dafs die Ladung nicht feindliches Eigentum sei; diese Beweisführung im Reklameprozefs war oft eine höchst schwierige, selbst dann, wenn, wie es häufig vorkam, die Aufbringung unter dem blofsen Vorwande eines Verdachts erfolgt war. Diese Mifsstände hatten schon seit Ende des 15. Jahrhunderts zu einer Reihe von Abmachungen geführt, kraft deren feindliches Gut, mit oder ohne Ausnahme von Kriegskontrebande,[3]) an Bord neutraler Schiffe für frei erklärt wurde, während man sich das Recht der Konfiskation neutralen Gutes auf feindlichem Schiffe vorbehielt. Die Entscheidung wurde also lediglich von der Flagge abhängig gemacht.

Die Verträge, welche den Grundsatz „Frei Schiff — frei Gut" („le pavillon couvre la marchandise") zur Geltung brachten, spielten eine nicht unwesentliche Rolle in einem Konflikt, der zwischen Preufsen und Grofsbritannien anläfslich der Aufbringung einer gröfseren Anzahl preufsischer Schiffe nebst deren Ladungen während des Seekrieges von 1744 bis 1748 entstanden war. Das britische Admiralitätsgericht hatte diese Ladungen kondemniert, soweit nicht der Nachweis der neutralen Qualität erbracht war. Die benachteiligten Interessenten mit Ausnahme eines einzigen, der Berufung bei den Lords Commissioners einlegte, wandten sich mit ihren Beschwerden an König Friedrich II., welcher durch eine besondere Kommission die einzelnen Fälle untersuchen liefs. Die Beschwerden wurden von der Kommission für begründet befunden, und da demungeachtet die britische Regierung die

[1]) Die Begründung s. bei WHEATON, Éléments, II. S. 101, 102.

[2]) Über die Entwickelung dieses Systems s. H. ROYAARDS, De Placito: libera navi libera merx. Specimen juris gentium maritimi inaugurale. Traj. ad Rhen. 1852; auch GESSNER, Droit des neutres, S. 250 bis 274.

[3]) M. J. L. J. H. A. HELDEWIER, Diss. jur. gent. inauguralis, de juribus et officiis gentium mediorum in bello maritimo, Lugd. Bat. 1852, S. 59 bis 62, 65 bis 69.

preufsischen Forderungen auf Herbeiführung einer anderweiten Entscheidung ablehnte, so brachte Friedrich seine Drohung, Repressalien auszuüben, zur Ausführung.[1]) Im § 25 der preufsischen Denkschrift von 1752 heifst es: „Die Vernunft und das allgemeine Völkerrecht lehren uns, dafs an einem neutralen Ort beide feindlichen Parteien sicher sind, folglich kein Feind seinen Feind an einem neutralen Ort attaquiren oder von dessen Effecten sich bemächtigen könne. Nun sind aber die preufsischen Schiffe ein neutraler Ort, worin die feindlichen Sachen geladen sind, daher gleich viel ist, ob dieselben aus einem neutralen Schiffe oder aus einem neutralen Land weggenommen werden. Und dieses allgemeine Völkerrecht wird in dem Tractat zwischen England und Holland, item zwischen England und Frankreich durch diese merkwürdige Expression festgesetzt: les vaisseaux libres rendent les marchandises libres." Es wird sodann ausgeführt, dafs diese letztere Regel aus dem allgemeinen Völkerrecht entnommen sei. Die grofsbritannische Regierung stütze sich auf die entgegenstehende Praxis, wie sie nach dem Konsulat beständig geübt und anerkannt worden sei, und „welche durch nichts besser und stärker bewiesen werde, als durch die in verschiedenen Tractaten gemachten Ausnahmen."

Von grofsem Gewicht und nachhaltigem Einflufs war die Anerkennung des Prinzips von der Freiheit feindlichen Gutes unter neutraler Flagge in den Vereinbarungen der bewaffneten Neutralitäten von 1780 und 1800.[2])

Auch im 19. Jahrhundert fanden beide Grundsätze in den meisten den Gegenstand berührenden autoritativen Festsetzungen Anerkennung.

II. Gegenwärtiger Rechtszustand.

Den Anstofs für eine allgemeine Regelung gaben die bei Ausbruch des Krimkrieges von England und Frankreich erlassenen Erklärungen vom 28. und 29. März 1854, denen sich nach Beendigung des Krieges die Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 in ihrer zweiten und dritten Regel anschlofs; diese lauten:

Regel 2. Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskontrebande.

Regel 3. Neutrales Gut unter feindlicher Flagge, mit

---

[1]) Friedrich der Grofse hatte in dem Breslauer und in dem Dresdener Frieden mit Österreich die Bezahlung beträchtlicher Geldsummen übernommen, welche Kaiser Karl VI., unter Verpfändung der Revenuen von Schlesien, in den Jahren 1733, 1734 und 1736 von englischen Privatleuten auf 10 Jahre dargeliehen erhalten hatte, und wovon der gröfste Teil noch rückständig war. Diese Gelder beschlofs der König so lange mit Arrest zu belegen, bis die grofsbritannische Regierung seinen Untertanen Genugtuung gegeben haben würde, eventuell wollte er sie selbst aus diesen Geldern befriedigen. Der Konflikt fand im Jahre 1756 seine Erledigung. England bewilligte 20000 Pfd. Sterl. Entschädigung, und die einbehaltenen Kapitalien nebst Zinsen wurden an die englischen Gläubiger gezahlt. S. die ausführliche Behandlung des Falles bei Ch. de Martens, Causes célèbres, II. S. 1 f.

[2]) Auch das Pr. Allg. Landrecht hatte diese Regel und zugleich den Grundsatz von der Freiheit neutralen Gutes auf feindlichen Schiffen zur Geltung gebracht (T. I Tit. 9 §§ 213, 214).

Ausnahme der Kriegskontrebande, darf nicht mit Beschlag belegt werden.

Diese Grundsätze sind nicht nur für die Signatarmächte, sondern für die grofse Reihe der Staaten verbindlich, die in der Folge ihren Beitritt zu der Deklaration ausgesprochen haben (s. S. 177). Aber auch Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die es abgelehnt hatten, der Deklaration beizutreten, haben sowohl in einer Anzahl von Verträgen, wie auch nach Ausbruch des Krieges 1898 durch besondere Erklärungen[1]) die beiden Grundsätze als mafsgebend anerkannt. Diese stellen das allgemein geltende Recht dar.[2]) Die Frage, wie es zu halten, wenn keiner der Kriegführenden oder wenn nur der eine oder der andere der Deklaration beigetreten ist, kann deshalb auf sich beruhen.[3])

§ 42.

Besondere Arten des Seehandelsverkehrs der Neutralen.

Der freie Seehandelsverkehr der Nationen miteinander ist in Friedenszeiten insofern einer Beschränkung unterworfen, als das Recht zur Küstenfrachtfahrt vielfach ausschliefslich den nationalen Schiffen vorbehalten ist (s. S. 35, VI). Ähnliche Einschränkungen sind von europäischen Staaten festgesetzt worden bezüglich des Handels zwischen dem Mutterlande und überseeischen Kolonieen.[4])

Es fragt sich nun, ob, wenn ein kriegführender Staat unter Aufgabe dieser von ihm sonst für seine nationale Schiffahrt geltend gemachten Vorbehalte den Neutralen allgemein oder den Schiffen der einen oder anderen neutralen Nation jene Arten des Handelsverkehrs freigibt, der Kriegsgegner solchem Handelsverkehr als einem unerlaubten entgegentreten darf?

Die britische Praxis hat zuerst im Jahre 1756 den Grundsatz der Unzulässigkeit eines solchen Handelsbetriebes verkündet, als während des damaligen Krieges mit Frankreich letzteres der neutralen holländischen Flagge den sonst für französische Schiffe vorbehaltenen Handelsverkehr mit den französischen Kolonieen freigab (Regel von 1756). Dem entgegen stellt die Deklaration von 1780, betreffend die Grundsätze der bewaffneten Neutralität, unter No. 1 den Satz auf: „*que tous les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre*“.

---

[1]) Spanisches Dekret vom 23. und amerikanische Proklamation vom 26. April 1898.

[2]) In diesem Sinne hatte schon die russische Regierung in dem Erlafs vom 24. Mai 1877, die Seekriegführung betreffend (Staatsarchiv Bd. 32 No. 6453), jene Sätze für anwendbar erklärt auf alle Mächte, „*sans en excepter les États-Unis de l'Amérique du Nord et l'Espagne, qui jusqu'à présent n'ont pas adhéré à cette déclaration* [*de Paris*]“.

[3]) Pillet (§§ 76 bis 79) geht übrigens auch auf diese Fälle ein.

[4]) Bonfils (§ 597) weist auf ein französisches Gesetz vom 2. April 1889 hin, nach welchem die Schiffahrt zwischen französischen Häfen und denen von Algier nur unter französischer Flagge betrieben werden darf.

Die Ergebnisse der Erörterungen über die Frage in Erwägung ziehend, kommt PHILLIMORE[1]) zu folgendem Schlufs: Der Küstenhandel einer Nation in seiner strikten Bedeutung trage einen so ausschliefslich nationalen Charakter, dafs Neutrale niemals für befugt erachtet werden könnten, ihn während eines Krieges zu betreiben, ohne ihre Schiffe der der Konfiszierung auszusetzen. Die englische Praxis habe unrichtigerweise diesen Satz auf solche Fälle ausgedehnt, wo Neutrale zwischen Häfen des Feindes mit einer im neutralen Lande aufgenommenen Ladung Handel betrieben hatten. Andererseits habe er zu seiner Genugtuung ersehen, dafs der Betrieb des Kolonialhandels zwischen dem Mutterlande und einer Kolonie durch Fremde, soweit er diesen nur im Kriege freigegeben war, in den meisten Urteilen ebenfalls für unstatthaft erklärt und dementsprechend geahndet worden sei; mifsbräuchlich dagegen erscheine die englischerseits erfolgte Ausdehnung der Regel von 1756 auf jeden Verkehr der Neutralen zwischen der Kolonie und einem neutralen Platze. BLUNTSCHLI[2]) tritt der Berechtigung auch der von PHILLIMORE aufrechterhaltenen Beschränkungen entgegen, wobei er freilich die Interessen der Kriegführenden denen des Handels unterordnet, und ferner von der nicht zutreffenden Auffassung geleitet wird, dafs der Vorbehalt der Küstenfrachtfahrt überhaupt mit den neueren Anschauungen über die Freiheit des internationalen Schiffahrtsverkehrs nicht im Einklang stehe. Dagegen lehrt HEFFTER:[3]) „Beide Maafsregeln (Confiskation beim Küsten- sowohl wie beim Colonialhandel) lassen sich jedenfalls nur als Consequenzen der strengen Regel des Seekrieges rechtfertigen, welche auch das Privateigenthum, vornehmlich aber den Handel der feindlichen Unterthanen, als Gegenstand seines Angriffs festhält, so dafs also ein Neutraler, der sich hierbei des Feindes annimmt und gleichsam sein Stellvertreter wird, demselben eine Kriegshülfe zu gewähren scheint. Deswegen ist wohl die den Neutralen allerdings unvortheilhafte Praxis durch keinen allgemeinen Widerspruch von Seiten der Seemächte angefochten worden. Mit der Pariser Declaration von 1856 erscheint sie jedoch nicht mehr vereinbar."

Erwägt man, dafs in diesen Fällen die neutralen Schiffe den feindlichen substituiert werden, indem sie den sonst ausschliefslich für die letzteren vorbehaltenen Betrieb übernehmen, feindliche Schiffe aber dem Seebeuterecht unterliegen, woran auch die Seerechtsdeklaration von 1856 nichts geändert hat, so läfst sich die Folgerung, dafs der Gegner einen solchen Handelsverkehr nicht zu dulden brauche, nicht von der Hand weisen.[4]) Im übrigen wird, soweit etwa noch der Grundsatz, „die neutrale Flagge deckt die feindliche Ware mit Ausnahme der Kriegskontrebande" nicht als verbindlich gelten sollte, in jedem

[1]) III. § 220 f. — [2]) §§ 799 und 800.
[3]) § 165 (in der 7. Aufl.).
[4]) S. auch WHEATON, Éléments, II. S. 169 f.; Histoire, I. S. 273 f.; CAUCHY, II. S. 216 f.; HAUTEFEUILLE, Droits et devoirs, II. S. 51 f.; v. KALTENBORN, II. S. 426 f.; GESSNER, Droit des neutres, S. 283 f.; CALVO, §§ 1962 und 2700 f.; UPTON, S. 259 f.; M. MORRONE, Il diritto marittimo del Regno d'Italia, I., Napoli 1882, S. 249; DUPUIS, §§ 130 bis 133; BONFILS, §§ 1533, 1534; FIORE, § 1693; HAZLITT und ROCHE, S. 182 bis 210; ROSSE, Guide, S. 205.

Einzelfalle zu prüfen sein, ob und inwieweit die Ladung feindlich (oder Kriegskontrebande) ist, und davon die Entscheidung über die Einziehung abhängen.

§ 43.
Unterstützung seitens Neutraler.

I. Persönliche Dienstleistungen.

1. Der neutrale Staat soll seinen Angehörigen nicht gestatten, in den Militärdienst einer kriegführenden Macht zu treten, und namentlich in seinem Gebiete keine Werbungen dulden.[1]) Soweit in der Teilnahme einzelner Angehöriger neutraler Staaten an den Operationen der Land- oder Seestreitkräfte der einen oder anderen Kriegspartei eine nennenswerte Begünstigung nicht zu Tage tritt, pflegt es jedoch nicht als Neutralitätsverletzung angesehen zu werden, wenn eine neutrale Regierung dies zuläfst.[2])

Zum Kriegsdienst in diesem Sinne ist auch der Lotsendienst an Bord der zu kriegerischen Operationen dienenden Schiffe zu rechnen, soweit es sich nicht um Lotsendienste beim Einlaufen in neutrale Häfen oder bei dem Verlassen von solchen handelt, und es ist die Pflicht der neutralen Regierungen, einer solchen Leistung von Kriegshülfe nachdrücklichst entgegenzutreten.[3])

Ferner darf ein neutraler Staat seinen Angehörigen nicht gestatten, von einer kriegführenden Macht Kaperbriefe anzunehmen. S. hierüber S. 172 f.

2. Jede Kommunikation Neutraler mit den Befehlshabern von Land- oder Seestreitkräften im Interesse der Kriegsoperationen ist unstatthaft. Dazu gehört auch die Überbringung von Nachrichten über die Stärke oder den Aufenthalt feindlicher See-

---

[1]) Zahlreiche Neutralitätserklärungen enthalten, nach dem Vorbild der britischen Foreign Enlistment Act vom 9. August 1870 (33 & 34 Vict. c. 90), bezügliche Verbote. — Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich bedroht im § 141 mit Strafe denjenigen, welcher einen Deutschen zum Militärdienste einer ausländischen Macht anwirbt oder den Werbern der letzteren zuführt; diese Vorschrift gilt aber auch für Friedenszeiten.

[2]) Die russische Regierung verbot indes, ohne Vorbehalt einer solchen Erlaubnis, bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 den russischen Untertanen ganz allgemein: „als Freiwillige bei den im Kriege befindlichen Mächten in Dienst zu treten, da solches eine Verletzung des von Seiner Majestät festgefafsten Entschlusses, bei dem Konflikt zwischen Frankreich und Preufsen eine strenge Neutralität zu beobachten, sein würde".

[3]) Dieser Pflicht eingedenk verbot unmittelbar nach Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich im Jahre 1870 der Gouverneur von Helgoland den helgoländer Lotsen die Dienstleistung für fremde Kriegsschiffe bei Strafe der Ausstofsung aus der Lotsengilde, und unterm 6. August erliefs das britische Handelsamt ein allgemeines Verbot dahin: „Britische Lotsen dürfen keine Kriegsschiffe irgend einer der kriegführenden Mächte führen, als nur in britischen Gewässern innerhalb drei Meilen von der Küste, noch dürfen sie mehr thun, als solche Schiffe nach oder aus britischen Häfen oder Ankerplätzen lotsen, wenn sie zur Zeit in keiner feindlichen Aktion begriffen sind. Kriegsschiffe in Noth jedoch dürfen stets aus unmittelbarer Gefahr gelotst werden."

streitkräfte sowie über den Kurs feindlicher Schiffe durch neutrale Fahrzeuge.

Neutrale Privatschiffe, die sich damit befassen, setzen sich der Aufbringung und Konfiskation aus; diese Maſsregeln sind auch sonst gerechtfertigt, wenn die Schiffe zu irgend einer Teilnahme an den Feindseligkeiten bereit sind;[1]) sie tragen in diesem Falle den Charakter gegnerischer für die kriegerische Aktion bestimmter Schiffe. Im Falle der Spionage muſs auſser der Einziehung des Fahrzeuges die Behandlung der Besatzung als Spione soweit für berechtigt erachtet werden, als dieselbe sich wissentlich bei dieser Tätigkeit beteiligt hat. Inwieweit das zutrifft, ist Tatfrage.

II. Ausrüstung von Kriegsschiffen für kriegführende Staaten in neutralen Häfen.

Schiffe, die für die Operationen der Kriegführenden ausgerüstet sind, haben einen völlig anderen Charakter als Waffen und sonstiges Kriegsmaterial, insofern sie mit dem Zeitpunkt ihrer Inbetriebsetzung einen Teil der Seestreitkräfte bilden. Man ist deshalb zu der Auffassung gelangt, daſs ein neutraler Staat weder selbst einem Kriegführenden solche Schiffe überlassen noch dulden darf, daſs deren Einrichtung, Ausrüstung, Armierung oder Bemannung in seinen Häfen erfolgt.[2]) Die Duldung stellt sich als eine Neutralitätspflichtverletzung dar und macht den betreffenden Staat gegenüber der anderen Kriegspartei verantwortlich.

Die Ausrüstung von Kreuzern in englischen Häfen nach dem Ausbruche des nordamerikanischen Sezessionskrieges im Jahre 1861 und die Duldung des Auslaufens derselben zur Mitwirkung bei der maritimen Aktion der Südstaaten führte zu dem unter der Bezeichnung Alabamastreit bekannten Konflikt zwischen den Regierungen der Vereinigten Staaten und Groſsbritanniens.[3]) Der Sachverhalt war

---

[1]) v. Bulmerincq (Prises maritimes, S. 307) erachtet in dem Falle, daſs bloſs eine Bereitschaft konstatiert ist, die Konfiskation nicht für gerechtfertigt, sondern nur die Sequestration bis nach dem Friedensschluſs.

[2]) Die amerikanische und die englische Gesetzgebung haben diesen Grundsatz in den sog. Foreign Enlistment Acts durch Erlaſs entsprechender Verbote unter dem Abschnitt „Illegal Shipbuilding and Illegal Expeditions" zur Geltung gebracht. So auch die britische Neutralitätserklärung vom 23. April 1898. Die Mitwirkung der Befehlshaber der britischen Flotte zur Durchführung dieser Vorschriften ist im Art. 462 der Q. R. ausdrücklich vorgesehen und des näheren normiert. — In dem Bericht „International Law Situations" des Naval War College, 1901 (S. 145) wird mitgeteilt: die britische Regierung habe nach Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, das Auslaufen eines von der amerikanischen Regierung in Falmouth bestellten Torpedobootes bis zu den Friedensverhandlungen inhibiert und es auch alsdann nur zugelassen auf die Zusicherung der amerikanischen Regierung, daſs diese im Fall der Wiederaufnahme der Feindseligkeiten mit Spanien das Fahrzeug nicht verwenden werde.

[3]) Quellenwerke: The official Correspondence on the Claims of the United States in respect to the „Alabama". Published by Earl Russel. London 1867. — Correspondence concerning Claims against Great Britain, 6 vol. Washington 1871. — The case of the United States to be laid before the Tribunal of Arbitration to be convened at Geneva under the provisions of the

folgender: Die Küsten der Südstaaten waren blockiert; eine Ausrüstung von Kriegsschiffen oder Kapern in den südstaatlichen Häfen war ausgeschlossen. Die Regierung der Konföderierten Staaten bestellte deshalb in Liverpool eine Anzahl Kreuzer, die dort ausgerüstet und bemannt wurden und in der Folge als ein Teil der Streitkräfte dieser Staaten unter deren Flagge den Seehandel der Nordstaaten auf das Empfindlichste schädigten. Sie nahmen eine grofse Zahl von Handelsschiffen der Gegenpartei weg, und da eine Aufbringung mit Rücksicht auf die Blockade der südstaatlichen Häfen unausführbar war, so erfolgte regelmäfsig und zwar, soweit dies angemessen erschien, nach Wegnahme der Ladung oder eines Teiles derselben die Vernichtung. Besonders taten sich hierbei hervor die Kreuzer „Alabama", „Florida", „Georgia" und „Shenandoah". Der „Alabama" fiel der Rekord zu. Proteste der Washingtoner Regierung gegen die offenkundige Neutralitäts-

---

treaty between the United States of America and Her Majesty the Queen of Great Britain, concluded at Washington, May 8, 1871. Washington 1871. — Papers relating to the treaty of Washington. Geneva arbitration, 4 vol. Washington 1872, 1873. — Rules of 1871 and Geneva Tribunal, bei F. Wharton, a Digest of the International Law of the United States, Washington 1886, III. § 402a. — Official Records of the Union and Confederate Navies in the war of rebellion, published under the direction of The Hon. H. A. Herbert, Secretary of the Navy, by Lieut.Commander Richard Rush, U. S. Navy, Superintendent Naval War Records, and M. Robert H. Woods. By authority of an Act of Congress, approved July 31, 1894. I. Serie vol. I bis XIII. Washington 1894 bis 1901.

Literatur: Th. W. Balch, The Alabama Arbitration, Philadelphia 1900; Ch. C. Beaman, The National and Private „Alabama Claims" and their final and amicable settlement, Washington 1871; Montague Bernard, A historical account of the neutrality of Great Britain during the American civil war, London 1870; derselbe, Note sur les trois règles de Washington, in der Rev. de dr. i. Bd. 6 (1874) S. 575 f.; J. C. Bluntschli, Opinion impartiale sur la question de l'Alabama, das. Bd. 2 (1870) S. 452 f.; derselbe, Résolutions concernant les trois règles de Washington, das. Bd. 6 (1874) S. 581 f.; Ch. Calvo, Examen des trois règles de droit international proposées dans le traité de Washington, Mémoire, Gand 1874 (auch in der Rev. de dr. i. Bd. 4 [1872] S. 453 f.); Caleb Cushing, The treaty of Washington, its Negotiation, Execution, and the Discussion relating thereto, New York 1873; derselbe, Le traité de Washington, Paris 1874; J. C. Bancroft Davis, Mr. Fish and the Alabama Claims, a Chapter in Diplomatic History, Boston and New York 1893; O'Dowd, The law and facts of the Alabama. London 1873; Espebson, La questione dell' Alabama, Firenze 1869; W. B. Lawrence, Les trois règles de Washington, in der Rev. de dr. i. Bd. 6 (1874) S. 570 f.; F. Lieber, Lettre sur l'arbitrage international à propos de la question de l'Alabama, das. Bd. 2 S. 480; J. Lorimer, Observations sur les trois règles proposées à Washington, das. Bd. 6 S. 542 f.; G. P. Lowrey, English Neutrality. Is the Alabama a British Pirate? New York 1863; A. Pierantoni, La questione anglo-americana dell'Alabama, Firenze 1870; derselbe, Gli Arbitrati internazionali e il Trattato di Washington, Napoli 1872; Pradier-Fodéré, La question de l'Alabama et le droit des gens, Paris 1872; G. Rolin-Jaequemyns, La question de l'Alabama, in der Rev. de dr. i., Bd. 1 (1869) S. 152 f. und 449 f., Bd. 2 (1870) S. 142 f., Bd. 4 (1872) S. 127 f.; derselbe, Les trois règles de Washington, das. Bd. 4 S. 561 f.; R. Semmes, The cruize of the Alabama and the Sumter, from the private journals and other papers of Commander R. Semmes C. S. N. and other officiers, 2 vol., London 1864; A. Sinclair, Two years on the Alabama. London 1896; Th. Woolsey, Les trois règles de Washington, in der Rev. de dr. i. Bd. 6 (1874) S. 559 f.

verletzung seitens der englischen Behörden blieben ohne Erfolg. Nach Beendigung des Krieges nahm die amerikanische Regierung die Angelegenheit von neuem auf und beanspruchte von England den Ersatz aller durch jene Kreuzer dem nordamerikanischen Seehandel zugefügten Schäden. Der Konflikt wurde infolge der ablehnenden Haltung Englands äufserst bedrohlich, und der Ausbruch des Krieges schien unvermeidlich. Nachdem man amerikanischerseits einem zwischen den Vertretern beider Teile am 14. Januar 1869 geschlossenen Abkommen die Bestätigung versagt hatte, wurde endlich durch Vertrag vom 8. Mai 1871 zu Washington vereinbart, die Erledigung der Angelegenheit einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Dieses sollte zunächst darüber befinden, ob während des Sezessionskrieges die britische Regierung sich bezüglich jener Schiffe der Nichterfüllung einer völkerrechtlichen Pflicht schuldig gemacht habe, und es sollten hierbei der schiedsrichterlichen Entscheidung drei Regeln als Norm dienen, die auch in Zukunft für die Vertragsteile verbindlich sein sollten. Auch wurde die Einladung der übrigen Seemächte, den vereinbarten Regeln beizutreten, vorbehalten. Eine entsprechende Aufforderung ist zwar nicht ergangen; der wesentliche Teil der im Artikel VI niedergelegten Grundsätze ist aber in die meisten späteren Neutralitätserklärungen übernommen worden. Die Regeln an sich können als leitende Normen für das internationale Recht der Gegenwart gelten. Sie lauten:

Eine neutrale Regierung ist verpflichtet:

1. gehörige Sorgfalt anzuwenden, um innerhalb ihrer Jurisdiktion die Ausrüstung, Armierung oder Bemannung irgend eines Schiffes zu verhindern, von dem sie mit hinreichendem Grunde annehmen kann, dafs es bestimmt ist, gegen eine Macht, mit der sie im Frieden ist, zu kreuzen oder den Krieg fortzusetzen; und ebenso mit gleicher Sorgfalt das Auslaufen eines solchen Schiffes aus ihrem Jurisdiktionsbereich zu verhindern, sofern es speziell ganz oder zum Teil in diesem Bereich für Kriegszwecke hergerichtet ist;

2. nicht zu erlauben oder zu dulden, dafs eine Kriegsmacht ihre Häfen oder Gewässer als Basis der maritimen Operationen gegen die andere oder dazu benutzt, ihre Kriegsvorräte oder Waffen zu erneuern oder zu vermehren oder zum Mannschaftsersatz;

3. in ihren eigenen Häfen und Gewässern und hinsichtlich aller in ihrem Jurisdiktionsbereich befindlichen Personen mit gehöriger Sorgfalt jede Verletzung der vorbezeichneten Verpflichtungen zu verhindern.[1])

Das Schiedsgericht, zusammengesetzt aus 5 Mitgliedern, und zwar je einem von England, Nordamerika, Italien, der Schweiz und Brasilien, tagte in der Zeit vom 15. Dezember 1871 bis zum 14. September 1872 zu Genf. Das Ergebnis war der Spruch, durch welchen die Verpflichtung Englands zur Leistung einer Entschädigung von 15 Millionen Dollars festgesetzt wurde.

---

[1]) Der englische Text ist in den Anlagen mitgeteilt.

III. Lieferung von Kriegsmaterial.

1. Unvereinbar mit dem Wesen der Neutralität ist die direkte oder indirekte Lieferung von Kriegsmaterial an die Kriegführenden oder an einen derselben seitens einer neutralen Regierung.[1])

2. Zu Meinungsverschiedenheiten hat häufig die Frage Anlafs gegeben, ob ein neutraler Staat verbunden sei, seinen Angehörigen zu verbieten, solche Lieferungen für die Kriegführenden zu übernehmen, ihnen Geld vorzuschiefsen oder ihnen sonst materielle Hülfe zu leisten. Tatsächlich liegt eine Begünstigung vor, wenn bei Notorietät derartiger Lieferungen und Leistungen ein Verbot nicht erfolgt.[2]) Die Lösung der Frage vom Rechtsstandpunkte fällt dem allgemeinen Völkerrecht zu.[3])

III. Abschnitt.

Kriegskontrebande.

§ 44.

Rechtliche Begründung und Tatbestand.

I. Allgemeine Gesichtspunkte.

Im weitesten Sinne versteht man unter Kontrebande die verbotswidrige Ein- oder Ausfuhr von Waren, ingleichen die Waren selbst, welche einem bestehenden Verbote zuwider ein- oder ausgeführt werden,

---

[1]) Diesem Prinzip entsprechend verbot während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 der Präsident Grant die Lieferung von Waffen an die eine oder die andere Kriegspartei aus staatlichen Arsenalen. — Die amerikanische Regierung hielt aber in der Folge die damaligen Zeitverhältnisse für besonders geeignet, mit ihren Beständen an Kriegsmaterial zu räumen, und verkaufte u. a. im Oktober 1870 in öffentlicher Versteigerung etwa eine halbe Million (darunter 240000 neue) Gewehre, 163000 Karabiner nebst Riemenzeug und Munition, 35000 Revolver mit Munition, 40000 Kavalleriesäbel, 20000 Pferdezeuge, 50 Batterieen Feldartillerie mit vollständiger Munition. Die Waffenausfuhr von New York nach französischen Häfen belief sich in der Zeit vom September bis Mitte November 1870 auf mindestens 378000 Gewehre und Karabiner, 45 Millionen Patronen, aufserdem 11000 Kisten dergleichen, 55 Kanonen, 5 Gatling-Batterieen und 2000 Pistolen.

[2]) Olivi, § 100 (S. 629 f.).

[3]) Zu mannigfachen Erörterungen gab namentlich die Waffenausfuhr von England nach Frankreich während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 Anlafs. Das passive Verhalten der grofsbritannischen Regierung fand in England den hervorragendsten Verteidiger in Sir William Harcourt; von anderer Seite wurde aber auch dort die staatliche Duldung der Exporte von Kriegsmaterial, insbesondere die Kohlenzufuhr an die französische Flotte, als völkerrechtswidrig verurteilt. — Kritische Erörterungen finden sich namentlich in der Schrift: „Die Frage der englischen Waffenausfuhr“, Gotha 1871; ferner bei Gessner, „Kriegführende und neutrale Mächte“, und „Grofsbritannien und das europäische Völkerrecht“ in No. 6 der „Gegenwart“ von 1879; sodann bei

sei es, dafs solches Verbot die Ein- oder Ausfuhr überhaupt untersagt, sei es, dafs es den Transport an die Erfüllung gewisser Bedingungen knüpft.

Bluntschli, §§ 765 und 766, bei Geffcken (Heffter) Anmerk. 5 zu § 148, welcher die Forderung eines Verbotes der Waffenausfuhr auch für die Zukunft für ebenso aussichtslos wie innerlich unhaltbar erachtet; A. Trendelenburg, Lücken im Völkerrecht, Betrachtungen und Vorschläge aus dem Jahre 1870, Leipzig 1870, S. 34 f. Über die auseinandergehenden Meinungen der deutschen und britischen Regierung s. den amtlichen Depeschenwechsel in Hirth's Tagebuch, I. No. 291, II. No. 431, 470, 472, 558, 671, 700. — Jedenfalls haben auch ohne dazu verpflichtenden Staatsvertrag einzelne Regierungen Anlafs genommen, entsprechende Verbote zu erlassen; so die österreichische Regierung sowohl bei Ausbruch des orientalischen Krieges im Jahre 1854, als auch bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870. In der Neutralitätserklärung vom 25. Mai 1854 heifst es: „Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichischer Flagge Truppen der Kriegführenden zu transportiren oder den letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrecht oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen. Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur so viel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist. Wer gegenwärtiges Verbot übertritt, hat keinen Schutz bei eintretenden rechtmäfsigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten bei der k. k. Regierung zu erwarten und auch noch eine angemessene Strafe zu gewärtigen." Entsprechend die Verordnungen vom 29. Juli 1870 und vom 11. Mai 1877, jedoch ohne die Strafandrohung.

Während des russisch-türkischen Krieges im Jahre 1877 legte die britische Regierung ihren Standpunkt dahin dar: „*Her Majesty's Government had always maintained that by the law of nations, the neutral shipper of goods which may be deemed to be contraband of war commits no offence against his own sovereign, and that a neutral State is not bound to restrain or punish its subjects who seek to carry such goods across the seas to a belligerent, the only penalty for so doing being the seizure and condemnation of the goods if intercepted by the ennemy during their transport. . . . The existence of war inflicts sufficiently onerous burdens on neutral commerce, and Her Majesty's Government had no intention of adding to them by the imposition of restrictions on the trade of this country in excess of the recognized practice of neutral States.*" Staatsarchiv, Bd. 33 No. 6536.

Über die Beförderung von Kriegsmitteln durch eine englische Reederei für die französischen Streitkräfte während des Konflikts zwischen Frankreich und Madagaskar, 1894, s. Rev. g. de dr. i. publ., Bd. 2 (1895) S. 249 bis 256.

In den Sitzungen des deutschen Reichstags vom 11. und 12. Dezember 1900 wurde gegen die Reichsregierung der Vorwurf erhoben: sie habe während des englisch-südafrikanischen Krieges die Pflichten der Neutralität nicht streng beobachtet, sondern England bevorzugt. Dabei wurden mehrere Fälle zur Sprache gebracht: Lieferung von Kriegsmaterial durch eine rheinische Fabrik für die englische Armee und Einschiffung eines britischen Ablösungskommandos auf einem deutschen Schiffe sowie Überführung von Mannschaften von der Walfischbai nach Kapstadt. In diesen Fällen war die deutsche Regierung eingeschritten, weil sie die Lieferung und den Truppentransport für nicht im Einklang stehend mit den Pflichten der Neutralität erachtete und zwar hatte der Reichskanzler an jene Fabrik das dringende Ersuchen gerichtet, mit Rücksicht auf die politische Lage der Dinge in Südafrika die fernere Ausführung der Bestellung bis auf weiteres zu inhibieren, und auch die Reederei, die jene Personenbeförderung übernommen hatte, mit entsprechender Weisung versehen.

S. auch den Artikel Devoirs et responsabilités des États neutres, in der Rev. de dr. i. Bd. 29 (1897) S. 188 f., und die Artikel im Journ. de dr. i. pr., 1898 S. 288 f., 293, 825 f., 1006 f., besonders die Abhandlung von Morse, De l'exercice du droit de visite, du blocus, de la contrebande de guerre et des

Der Begriff der Kontrebande für das Kriegsrecht im besonderen mufs hergeleitet werden aus den allgemeinen Grundsätzen über die Pflichten der Neutralen den Kriegführenden gegenüber und den korrelativen Rechten der letzteren. Da die Bestimmung und Begrenzung dieser Rechte und Pflichten von jeher der Gegenstand erheblicher Meinungsverschiedenheiten gewesen ist, so hat sich die daraus hervorgegangene Rechtsunsicherheit auch auf die besondere Materie von der Kriegskontrebande übertragen.

Diese Unsicherheit macht sich vorzugsweise geltend, weil die Interessenten des Seehandelsverkehrs nicht nur keine Neigung haben, sich darin durch den Krieg beeinträchtigen zu lassen, sondern die durch den Krieg selbst gebotenen Chancen für besonders gewinnbringende Geschäfte auszunutzen suchen.

Die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 hat nur das Recht der Kriegführenden, der Zufuhr von Kriegskontrebande an den Gegner entgegenzutreten, welches auch vorher nicht bestritten war, zum Ausdruck gebracht, sich aber jedes Eingehens auf Einzelfragen enthalten. Die Doktrin hat sich seitdem sehr eingehend mit dem Gegenstande befafst, ist aber zu einem für die Praxis voll verwertbaren Ergebnis nicht gelangt.[1]) Das gedachte Recht der Kriegführenden gründet sich auf zwei Sätze:

1. Angehörige neutraler Staaten haben sich jeder Begünstigung der Kriegführenden zu enthalten; handeln sie dem zuwider, so machen sie sich einer feindseligen Handlungsweise gegen denjenigen schuldig, dessen Interessen durch die Begünstigung verletzt werden; es ist hierbei ohne Belang, ob sie einem Verbot ihrer eigenen Regierung zuwidergehandelt haben oder nicht.

2. Auf dem ganzen Kriegsgebiete, also auch auf der offenen See, steht jedem Kriegführenden die Vornahme derjenigen Mafsregeln zu, die erforderlich sind, um einer solchen völkerrechtswidrigen Begünstigung entgegenzutreten; dazu gehört insbesondere die Verhinderung der Zufuhr von Gegenständen, welche zu Kriegszwecken für den Gegner bestimmt sind.

Hiernach hat jede kriegführende Macht das Recht, die Neutralen zu hindern, den Feind mit derartigen Gegenständen zu versorgen, und

---

prises maritimes. Morse (S. 1007) negiert eine Verpflichtung der neutralen Staaten zu derartigen Verboten, unbeschadet des Rechts der Kriegführenden, die Zufuhren zu verhindern und die Kontrebande wegzunehmen. So auch H. W. Rogers, S. 585; a. M. Olivi, § 100 (S. 629 f.).

[1]) Von zahlreichen neueren Monographieen sind besonders beachtenswert: H. Lehmann, Die Zufuhr von Kriegskontrebandewaaren nach kriegführenden Ländern Seitens Neutraler (Dissert.), Kiel 1877, und die umfassenden Arbeiten von R. Kleen, a) Om Krigskontraband enligt allmän Folkrätt, Stockholm 1888; b) De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres d'après les principes du droit international contemporain, Paris 1893; c) Le droit de la contrebande de guerre, in der Rev. de dr. i. Bd. 25 (1893). — Reiches Material bieten ferner die Publikationen des Institut de droit international im Annuaire 1894/95, S. 50 bis 124 und 346 bis 348; 1895/1896, S. 33 bis 66 und S. 191 bis 193; 1896, S. 98 bis 124 und S. 205 bis 233; 1897, S. 44 bis 47 und 311.

weiter hat sich hieraus das Recht entwickelt, sie zu konfiszieren.[1]) Ehedem wurde auch, neben dieser Maſsregel, eine Bestrafung derjenigen für zulässig erachtet, welche es unternahmen, den Feind durch Zufuhr von Kriegsmitteln zu unterstützen.

Wer die Freiheit des Handels zur Unterstützung einer Kriegspartei miſsbraucht, tut das auf seine Gefahr. Ob der Privatmann, indem er einer Kriegspartei Mittel für den Krieg zuführt, in der Absicht handelt, diese Partei zu begünstigen, oder ob es ihm lediglich darum zu tun ist, Geschäfte zu machen, d. h. um sein eigenes Interesse[2]) — das letztere Motiv wird in den meisten Fällen das leitende sein —, ist unwesentlich gegenüber der Tatsache der Beistandsleistung. Es ist aber auch ohne Einfluſs auf die Behandlung solcher Transporte seitens der Kriegführenden, ob der Begünstiger nur eine Partei versorgt, oder ob er seine für die Kriegführung nutzbaren Artikel beiden Teilen zuführt, schon aus dem Grunde, weil ebenso wie bei der Unterstützung durch einen neutralen Staat (s. oben § 38, I) eine in ihren Wirkungen gleichartige Begünstigung nicht denkbar ist.

Auſser gegenüber den Neutralen ist das Recht eines Kriegführenden, der Zufuhr von Kriegskontrebande an den Feind entgegenzutreten, von Bedeutung feindlichen Untertanen gegenüber. Hier kommt es aber selbständig nur insoweit in Betracht, als das Recht der Seebeute in Wegfall gekommen oder eingeschränkt ist. Insoweit nämlich dieses Recht der Wegnahme feindlichen Privateigentums zur Geltung kommt, ergreift es dasselbe in seiner Gesamtheit, schlieſst also die Befugnis zur Wegnahme von Kriegskontrebande mit ein. Aber auch da, wo grundsätzlich Feindesgut geschützt ist, umfaſst dieser Schutz nicht die Kriegskontrebande; denn nur mit Ausschluſs dieser wird die feindliche Ladung durch die neutrale Flagge gedeckt.

Eigenen Untertanen gegenüber dagegen kommt das Völkerrecht überhaupt nicht in Anwendung. Unternehmen diese es, dem Feinde Kriegsmittel zuzuführen oder ihm sonst Vorschub zu leisten, so machen sie sich des Landesverrats schuldig. Dasselbe gilt für Ausländer,

---

[1]) In einem Artikel „Observations sur la contrebande de guerre", in der Rev. de dr. i. Bd. 26 (1894), S. 401 f. erachtet v. Bar die Bestrebungen auf Einschränkung des Rechts der Kriegführenden, gegen die Zufuhr von Kriegskontrebande einzuschreiten, für nicht weit genug gehend, und tritt für die Beseitigung dieser Befugnis, wie überhaupt für die volle Freiheit des Seehandelsverkehrs der Neutralen auf dem offenen Meere ein. In demselben Sinne äuſsert sich E. v. Keller in dem Beitrag „Der deutsche Seehandel und das Seekriegs- und Neutralitätsrecht", in der Beilage zur Münchener Allgemeinen Zeitung vom 7. Mai 1901. Es ist nicht zu erwarten, daſs diese und ähnliche radikale Anregungen in absehbarer Zeit die Zustimmung der Staaten finden werden, und es gibt im internationalen Recht kaum eine Befugnis, die rechtlich und kriegspolitisch auf einer rationelleren Grundlage beruht, als diejenige der Kriegführenden, die Zufuhr von Kriegsbedürfnissen an den Gegner, d. h. die Leistung von Kriegshülfen seitens der Neutralen zu verhindern und dagegen Repression zu üben.

[2]) Mit Unrecht will Assensio (Les questions du droit maritime au congrès de Naples, Havre 1871, S. 52) diese Fälle verschieden behandelt wissen.

die sich innerhalb des Gebietes eines kriegführenden Staates aufhalten.[1])

II. Begriff.

Gegenstand der Kriegskontrebande sind diejenigen Sachen, deren Zufuhr an den Feind als unstatthaft gilt. Diese Begriffsbestimmung ist nur eine formale; materiell gehen die Meinungen weit auseinander. Zum Teil begreift man darunter nur solche Sachen, die ausschliefslich oder regelmäfsig Zwecken der Kriegführung dienen, namentlich militärische Waffen, Munition für militärische Schufswaffen, sonstige militärische Ausrüstungsgegenstände, das Betriebsinventar und Material für den militärischen Dienst, Schiffe, die für den Kriegsdienst ausgerüstet sind; zum Teil hat man den Begriff erheblich erweitert.

Das konventionelle Recht trägt nicht zu einer Klärung bei. Im Gegenteil, es erhöht noch die Unsicherheit, insofern unter den zahlreichen internationalen Verträgen, in denen diejenigen Gegenstände, welche von den beteiligten Staaten als Kriegskontrebande angesehen werden sollen, einzeln aufgeführt sind, kaum zwei inhaltlich gleiche Dispositionen enthalten. So hat Deutschland in der Zeit von 1869 bis 1875 mit drei amerikanischen Freistaaten Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen, 1869 mit Salvador, 1870 mit Mexiko, 1875 mit Costa Rica, und in jedem dieser Verträge ist die Spezifizierung der Kriegskontrebande eine andere. Schon daraus, und nicht minder aus den sehr verschiedenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der einzelnen Staaten[2]) ist zu erkennen, dafs eine allgemein mafsgebende Bezeichnung derjenigen Gegenstände, die für Kriegskontrebande zu erachten sind, sich nicht geben läfst, dafs es vielmehr in jedem besonderen Falle, sofern es sich nicht um Artikel handelt, die von allen Staaten stets als solche angesehen worden sind, einer Prüfung und Entscheidung bedarf. Dazu kommt, dafs die Kriegsmittel stetig wechseln. Gegenstände, die gegenwärtig keine Verwendung für den Krieg finden können, sind möglicherweise in der Folge ein schätzbares Angriffs- oder Verteidigungsmittel; sie gewinnen diese Bedeutung vielleicht erst im Laufe eines Krieges, wo gerade der Anreiz für die Nutzbarmachung bis dahin zu Kriegszwecken nicht verwendeter Artikel gegeben ist.[3])

In der Sitzung des deutschen Reichstags vom 19. Januar 1900

---

[1]) Vgl. für das deutsche Recht §§ 89, 90 (bes. No. 2), 91, 4 No. 2 des Strafgesetzbuchs und § 4 des Einführungsgesetzes dazu.

[2]) Eine übersichtliche Zusammenstellung der bezüglichen Gesetze etc. in einer Reihe von Staaten gibt R. Kleen in der Rev. de dr. i. Bd. 25 (1893) S. 125 bis 160.

[3]) Zutreffend erklärt Nys (S. 48, 49): „*Malheureusement il est très difficile, si pas impossible, de déterminer d'une manière précise et définitive quels articles il faudrait prohiber. Les moyens de guerre changent continuellement; telle marchandise dont le transport par les neutres léserait aujourd'hui les droits des belligérants peut être demain absolument inoffensive; tel autre article nouvellement inventé peut enrichir la liste des objets de guerre. On reproche parfois à la déclaration de Paris de 1856 de s'être bornée au terme vague de contrebande; c'est à tort, car toute énumeration n'aurait-elle pas été fatalement temporaire?*" S. auch Upton, S. 327; Dupuis, § 211; Diena, S. 187 f.

erklärte der Staatssekretär des Auswärtigen Amts bei Erörterung einiger Fragen des internationalen Seerechts: „Begriffsmäfsig werden unter Kriegskontrebande nur für den Krieg geeignete und zugleich für eine der Kriegsparteien bestimmte Waren und Personen zu verstehen sein. Welche Arten von Waren hiernach unter den Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition, sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falles entscheiden lassen, es sei denn, dafs die kriegführende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Kontrebande zu behandeln beabsichtigt, den Neutralen in gültiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat.“

Hierdurch wird die Rechtslage klar gekennzeichnet.

Es kommt danach für die Beurteilung der Frage, ob ein Fall der Kriegskontrebande vorliegt, der Charakter des Objekts an sich und dessen Bestimmung in Betracht. Bieten hinsichtlich des Objekts weder die mit den beteiligten Staaten abgeschlossenen Verträge, noch die von der betreffenden Kriegsmacht erlassenen Gesetze und Reglements einen Anhalt, so sind der Entscheidung zu Grunde zu legen:

a) das Prinzip, dafs durch den neutralen Handelsverkehr dem Gegner Kriegshülfe nicht geleistet werden darf;

b) die Norm, dafs Artikel, welche für den Kriegsgebrauch des Gegners unmittelbar verwendbar sind, stets als Kriegskontrebande gelten. Aber auch dieser Satz ist immer von allen Staaten nur bezüglich militärischer Waffen und fertiger Kriegsmunition anerkannt worden.

Solche Waffen und Munitionen, welche ein Kauffahrteischiff lediglich zum eigenen Bedarf mit sich führt, namentlich also zur Verteidigung gegen Seeräuber, zur Jagd, Geschütze und Munition zur Abgabe von Signalen oder Saluten, gehören nicht zur Kriegskontrebande;[1]) sie sind eben nicht für den Feind bestimmt.

Die Bestimmung für den Feind wird sich regelmäfsig aus der Verfrachtung nach einem feindlichen Platz ergeben. Streitig ist, ob dem Transport von Gegenständen, die an und für sich den Charakter der Kriegskontrebande tragen, von einem neutralen Hafen nach einem andern neutralen Hafen seitens der Kriegführenden entgegengetreten werden darf. Englische Publizisten erachten in solchen Fällen eine praesumtio juris et de jure für die unverfängliche Bestimmung als gegeben, namentlich Twiss[2]) und Holland; letzterer erklärte: „*If the destination of the Vessel be Neutral, then the destination of the Goods on board, should be considered Neutral, notwithstanding it may appear from the Papers or otherwise that the Goods themselves have an ulterior Hostile destination, to be attained by transhipment, overland conveyance, or otherwise.*“ [3])

---

[1]) Dies ist in zahlreichen Staatsverträgen ausdrücklich hervorgehoben. — S. schon Pr. Allg. Landrecht T. II Tit. 8 § 2035.

[2]) The doctrine of continous voyages as applied to contraband of war and blockade contrasted with the declaration of Paris of 1856, im Law Magazine and Review, Nov. 1877.

[3]) Manual of Prize Law, § 73. S. auch A. G. Leech, The doctrine of continous voyage, im Journal of the Royal United Service Institution, 1902, S. 1524 f.

Auf demselben Standpunkte stehen FAUCHILLE,[1]) DUPUIS,[2]) v. LISZT,[3]) NIEMEYER[4]) und v. ATTLMAYR.[5])

Die entgegengesetzte Auffassung hat mit aller Schärfe GESSNER[6]) dahin zum Ausdruck gebracht: „Bei der Zuführung der Kriegskontrebande ist es juristisch unwesentlich, ob diese direkt oder auf Umwegen erfolgt, insofern nur die feindliche Bestimmung feststeht. Der rechtliche Unterschied ist nur der, dafs, wenn sich die Kriegskontrebande auf der Reise nach einem neutralen Hafen befindet, die rechtliche Präsumtion für ihre neutrale Bestimmung ist. Diese Präsumtion ist aber nicht, wie TWISS annimmt, eine praesumtio juris et de jure, welche überhaupt keinen Gegenbeweis zuläfst, sondern lediglich eine praesumtio juris, welche einen ganz strikten Gegenbeweis erfordert. Geht also die feindliche Bestimmung aus den Schiffspapieren hervor, oder ergibt sich, dafs diese gefälscht sind, und kann diese Bestimmung anderweitig vollständig bewiesen werden, so mufs auch die Kriegskontrebande[7]) kondenmiert werden ... Und wie würde auch die entgegengesetzte Ansicht, nach welcher es auch den Neutralen gestattet sein müfste, die in einem neutralen Hafen etwa befindliche feindliche Kriegsflotte mit Kriegscontrebande zu versehen, mit dem gesunden Menschenverstand vereinbar sein?" In demselben Sinne erklärt KLEEN:[8]) *„Si ... la destination définitive et véritable est un territoire ou une personne sous la juridiction d'un belligérant, ou ses armées, ses flottes, etc., la culpabilité ne saurait être diminuée parce que la destination proche ou apparente est un port neutre, ni parce que le navire fait escale dans un port neutre. C'est le secours qui constitue le délit de contrebande. Et ce secours reste le même qu'il soit prêté directement ou indirectement, avec ou sans intermédiaires, arrêts ou escales. Lors même que la marchandise serait déchargée en cours de route dans un port neutre, elle est de bonne prise s'il peut être prouvé que le but de l'expéditeur était de la faire parvenir à un belligérant. En conséquence, la neutralité est rompue par le transport d'un article de contrebande d'un pays neutre à un autre pays neutre, dès qu'il est prouvé, soit que le pays est seulement abordé sans déchargement, en cours de voyage à destination d'un belligérant, soit que la marchandise est déchargée — en mains neutres ou belligérantes — dans le but manifeste ou dissimulé d'être transportée plus outre, par terre ou par mer, pour arriver à destination d'un belligérant. Et dans ces cas,*

[1]) La théorie du voyage continu en matière de contrebande de guerre, in der Rev. g. de dr. i. publ., 1897 S. 297 bis 323.

[2]) §§ 215 bis 218. — [3]) § 42, IV. 2.

[4]) Zur Beschlagnahme neutraler Handelsschiffe, in der Deutschen Juristen-Zeitung 1900 No. 3.

[5]) Über maritime Strategie und Seekriegsrecht, in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, 1901, S. 30.

[6]) In der Abhandlung „Zur Theorie von der Einheit der Reise in Bezug auf die Kriegskontrebande und das Blockaderecht", in den Beilagen zu No. 340 und 341 der Augsburger Allgemeinen Zeitung von 1877. S. auch GESSNER, Zur Reform des Seekriegsrechts, Berlin 1875, S. 32 und Droit des neutres, S. 137.

[7]) Soll heifsen „die Ladung als Kriegskontrebande".

[8]) De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres, S. 75 f.

le délit de contrebande est déjà perpétré par le départ ou le voyage, car la culpabilité consiste dans le but final."

Ebenso MORSE:[1]) „*Le fait que les objets de contrebande sont destinés à un port neutre n'est pas une protection suffisante contre la capture, alors qu'on peut établir que la destination dernière des ces marchandises et le pays ennemi ou un port bloqué.*" Ferner T. J. LAWRENCE:[2]) „*To create the offence (carrying contraband) a belligerent destination is essential; but it nead not be immediate. If a merely colourable neutral destination is interposed, the real and final terminus being belligerent, the goods are condemned under the doctrine of continous voyages.*" Die gleiche Ansicht vertreten STRISOWER,[3]) ROSSE[4],) OWEN,[5]) und sie liegt auch einer Erklärung des Attorney General in der Sitzung des englischen Unterhauses vom 12. Mai 1898 zu Grunde.

Die Frage der indirekten Zufuhr von Kriegsmaterial an eine kriegführende Macht war im Jahre 1896 zur Erörterung gekommen, als während des Krieges zwischen Italien und Abessinien der italienische Kreuzer „Etna" den holländischen Handelsdampfer „Doelwyk", der in Rotterdam eine Ladung Waffen und Munition, für Abessinien bestimmt, zunächst aber nach dem neutralen französischen Hafen Djibutil konsigniert, mit Beschlag belegt hatte. Durch das zu Rom am 8. Dezember 1896 gefällte prisengerichtliche Urteil wurde die Legalität dieser Beschlagnahme anerkannt.[6])

Während des englisch-südafrikanischen Krieges haben die britischen Kreuzer die von TWISS und HOLLAND aufgestellte Lehre nicht befolgt. Denn es würde bei ihrer Beachtung, da die südafrikanischen Freistaaten Hafenplätze nicht besafsen, eine Beschlagnahme neutraler Schiffe, wie überhaupt eine Ausübung des Visitationsrechts, unstatthaft gewesen sein.[7]) Infolge der Anhaltung und Beschlagnahme der deutschen Postdampfer „Bundesrath", „General" und „Herzog" in den ostafrikanischen Gewässern erhob die deutsche Regierung ernste Vorstellungen und berief sich dabei auf die vordem offiziell kundgegebene

[1]) De l'exercice du droit de visite etc., im Journ. de dr. i. pr. Bd. 25 (1898) S. 1098.

[2]) Handbook, S. 128.

[3]) Kontrebande, S. A. aus dem Österreichischen Staatswörterbuche, Wien 1895, S. 2.

[4]) Éléments, S. 54.

[5]) De l'exercice du droit de visite, de la contrebande de guerre, du blocus et des prises maritimes, im Journ. de dr. i. pr. Bd. 25 (1898) S. 500 f.

[6]) Der Spruch ist mitgeteilt in No. 295 der Gazetta ufficiale del regno d'Italia, vom 15. Dezember 1896; deutsch übersetzt von NIEMEYER in der Zeitschr. f. Intern. Pr. u. Str. R. Bd. 10 (1900) S. 433 f. — S. ferner P. FEDOZZI in der Rev. de dr. i. Bd. 29 (1897) S. 55 f., E. BRUSA in der Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 4 (1897) S. 157 f. und E. CATELLANI im Supplement zu der Zeitung La Perseveranza vom 23. Dezember 1896.

[7]) Zutreffend hebt dies J. MACDONELL in einem Aufsatz „Neutrals and the war" in der Monatsschrift The Nineteenth Century, 1900, S. 343 hervor, unter Hinweis darauf, dafs das HOLLANDsche Buch „*is published with the sanction of the Admiralty, and to be found in every commanders cabine*". — S. ferner die Darlegungen in dem Bericht des Naval War College, International law situations, 1901, Washington 1901, S. 38 bis 85, betr. die Einheitlichkeit der Reise in Ansehung der Kriegskontrebande und Blockade.

Auffassung der britischen Regierung.[1]) Bei Besprechung der Angelegenheit im deutschen Reichstage am 19. Januar 1900 gab der Staatssekretär des Auswärtigen Amts mit Bezug hierauf folgende Erklärung: „Wie ich ... noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoabai bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die gröfste Sicherung gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, dafs für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegskontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen mufste, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und sodann, weil tatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat." Sache der portugiesischen Regierung wäre es allerdings gewesen, die Weiterbeförderung der etwa in Lorenço Marquez gelöschten Kontrebandeartikel nach Transvaal zu verhindern.

Walten über den Bestimmungsort Zweifel ob, so wird dessen Feststellung durch eine besonders sorgfältige Prüfung der Schiffspapiere (s. unten § 53, II) unter Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände vorzunehmen sein, sobald der Verdacht der Kriegskontrebande angezeigt ist. Es wird alsdann auch die Angabe eines unverfänglichen Bestimmungsortes in den Papieren keineswegs für geeignet erachtet werden dürfen, solchen Verdacht ohne weiteres zu beseitigen, am wenigsten, wenn dazu noch etwa der Kurs des betreffenden Schiffes ein anderer ist, als er nach dem Inhalt der Ladungspapiere, insbesondere der Konnossemente, sein müfste.[2])

§ 45.

Relative Kriegskontrebande.

I. Im allgemeinen.

Man versteht unter relativer Kriegskontrebande die Zufuhr von Gegenständen, die zwar nicht regelmäfsig

---

[1]) S. über die Angelegenheit den Schriftwechsel im Blaubuch Afrika No. 1 (1900) „Correspondence respecting the action of Her Majestys Naval Authorities with regard to certain foreign vessels"; bes. die Aktenstücke No. 16 und 36. — Kritik bei W. HEINZE, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer, Heidelberg 1900, bes. S. 31 f. — Das Hanseatische Oberlandesgericht geht in einem Urteil vom 11. Juli 1895 (Hanseat. Gerichtszeitung No. 93 vom 3. Oktober 1895) auf die Frage ein, läfst sie aber offen.

[2]) „*Nothing is more common than for those who contemplate a breach of blockade, or the carriage of contraband, to disguise their purpose by a simulated destination, and by deceptive papers.*" Bescheid des britischen Foreign Office an den Eigentümer des „Peterhoff", den Handel mit Matamoras betreffend, vom 3. April 1863, Staatsarchiv Bd. 9 No. 1932. S. auch die amerikanische Note vom 12. Mai 1863 das. No. 1936.

für den Kriegsgebrauch bestimmt sind, aber ihm dienen können (res ancipitis usus), und diese Gegenstände selbst. Die Praxis hinsichtlich der Behandlung solcher Artikel ist ebenso unsicher wie die Doktrin.

Die von den Vorkämpfern für die Interessen der Neutralen vertretene Meinung, daſs bei solchen Gegenständen jederzeit die Vermutung für den friedlichen Gebrauch, also gegen die Annahme von Kriegskontrebande sei, entspricht weder der völkerrechtlichen Praxis, noch kann sie als juristisch begründet anerkannt werden. Vielmehr muſs, soweit nicht konventionelles Recht in Anwendung kommt, im Einzelfalle der Zweck der Zufuhr ermittelt werden, und die Entscheidung hängt alsdann davon ab, ob die Annahme gerechtfertigt ist, daſs sie für die Kriegsmacht des Gegners bestimmt ist. Ist das der Fall, so kann die Befugnis zum Einschreiten gegen solche Transporte seitens des Kriegführenden, dessen Interessen dadurch verletzt werden, nicht mit Fug bestritten werden.

Kleen,[1]) der neuerdings vor allen für die Neutralen eintritt, hat den Ausgangsgedanken seiner Theorieen über deren Rechte und Pflichten in dem Satze niedergelegt: „*la navigation pacifique n'est pas suffisamment protégée contre les violences de ceux qui mettent la force brutale au-dessus de la justice*".[2]) Dieser Satz trifft nur insoweit zu, als der Seehandelsbetrieb der Neutralen wirklich unverfänglicher, friedlicher Natur ist. Es läſst sich aber bei gerechter Abwägung der gegenseitigen Rechte und Pflichten der Neutralen und der Kriegführenden nicht vertreten, daſs Zufuhren an einen Kriegführenden, die ihn in seiner Wehrkraft stärken oder gar ihm erst eine wirkungsvolle Fortsetzung des Krieges ermöglichen, als „friedliche" bezeichnet werden.[3])

Das Institut de droit international hat im § 117 des Entwurfs eines internationalen Prisenreglements[4]) die Konfiskation des Schiffes wegen Zufuhr von Kriegskontrebande an den Feind für gerechtfertigt erklärt, „*si la cargaison transportée à destination de l'ennemi se compose principalement d'approvisionnements pour les navires de guerre ou pour les troupes de l'ennemi*". In der Folge hat es aber diesen Standpunkt allmählich verlassen, und zwar im Laufe der Verhandlungen über die Kriegskontrebande. In der Session von 1895 wurde bezüglich der relativen Kontrebande noch folgender Vorschlag aufgestellt: „*(§ 4) Les*

[1]) S. dessen im Literaturverzeichnis aufgeführten Werke; auſserdem die Abhandlung Le droit de la contrebande de guerre, in der Rev. de dr. i. Bd. 25 (1893) S. 7 bis 33, 124 bis 160, 239 bis 285, 389 bis 408, in welcher der Verfasser auch (S. 281 bis 284) die Anschauungen in der ersten Ausgabe dieses Werkes einer Kritik unterzieht.

[2]) a. a. O. S. 8, 9.

[3]) Ebenso wie Kleen stellen von Älteren Hautefeuille und Gessner (s. deren im Literaturverzeichnis aufgeführten Werke) die berechtigten Interessen der Kriegführenden vielfach in den Hintergrund, und von Neueren erheben besonders de Boeck (§§ 609 f.), Piédelièvre (§§ 1194, 1195) und Bonfils (§§ 1537 bis 1565), soweit es sich um die Anerkennung einer relativen Kriegskontrebande handelt, Bedenken. de Boeck verwirft sogar den Begriff unbedingt, auch für den Fall, daſs die Bestimmung der betreffenden Gegenstände für militärische Zwecke evident ist.

[4]) Annuaire 1887/88, S. 218 f.

objets qui peuvent également servir à la guerre et à des usages pacifiques ne sont pas, en général, réputés contrebande de guerre. Ils pourront être considérés comme telle s'ils ont une destination immédiate et spéciale aux forces militaires ou navales ou aux opérations militaires de l'ennemi, pourvu qu'ils aient été compris dans une déclaration préalable faite à l'occasion de la guerre par le gouvernement belligérant, conformément au § 30 du règlement international des prises maritimes." Dieser Vorschlag fiel aber in der folgenden Session und wurde ersetzt durch nachstehende Sätze: „*(§ 4) Sont et demeurent abolies les prétendues contrebandes désignées sous les noms, soit de contrebande* relative, *concernant des articles (usus ancipitis) susceptibles d'être utilisés par un belligérant dans un but militaire, mais dont l'usage est essentiellement pacifique, soit de contrebande* accidentelle, *quand les dits articles ne servent spécialement aux buts militaires que dans une circonstance particulière. — (§ 5) Néanmoins, le belligérant a, à son choix et à charge d'une équitable indemnité, le droit de séquestre ou de préemption quant aux objets qui, en chemin vers un port de son adversaire, peuvent également servir à l'usage de la guerre et à des usages pacifiques.*" [1])

II. Im einzelnen.

A. Gegenstände, die unmittelbar für Kriegszwecke verwendbar sind.

1. Reit- und Zugtiere. Nach dem Vorgange der französischen Marine-Ordonnanz von 1681 hat man Pferde in der Regel zur Kriegskontrebande gerechnet. Das preufsische Allgemeine Landrecht schliefst sie ausdrücklich aus (T. 2 Tit. 8 § 2036); das Pr. P. R. von 1864 führt sie allerdings nicht besonders auf, bezeichnet aber im § 8 als Kriegskontrebande „alle Gegenstände, welche sich unmittelbar für den Krieg verwenden lassen". In dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage zwischen dem Norddeutschen Bunde und Mexiko vom 28. August 1869 (Artikel XV) werden Pferde ausdrücklich, wie „alle übrigen für den Kriegsgebrauch zu Lande oder zu Wasser geeigneten Gegenstände", als Kriegskontrebande bezeichnet. Wie abweichend hier die Anschauungen sind, zeigen ferner die von den Vereinigten Staaten von Amerika getroffenen Vereinbarungen; so werden Pferde unter den Kriegskontrebandeartikeln aufgeführt in den Verträgen mit den Niederlanden von 1782, mit Schweden von 1783, mit Frankreich von 1788, mit Spanien von 1795, mit Brasilien von 1828, mit Bolivia von 1858; dagegen nicht in den Verträgen mit Grofsbritannien von 1794, mit Preufsen von 1799, mit Frankreich von 1800, mit Italien von 1871. Neuerdings rechnet sie der N. W. C. (Artikel 36) zur Kriegskontrebande, ebenso wie die B. & C. J. (§ 19) sie als absolute Kriegskontrebande bezeichnet.[2])

---

[1]) Annuaire 1894/95, S. 50 f. und S. 346 f.; 1895/96 S. 33 f. und 191 f.; 1896, S. 98 f. und 205 f.

[2]) Es darf auf die fortgesetzten Zufuhren von Pferden und Maultieren während des Krieges in Südafrika 1899 bis 1902 aus neutralen Ländern für die englischen Truppen hingewiesen werden. So wurden in der Nähe von New Orleans und an anderen Plätzen Louisianas grofse Pferde- und Maultier-Depots

2. Lebensmittel. Die Verfechter einer möglichst ausgedehnten Freiheit des Seehandels der Neutralen sind einmütig der Ansehung von Nahrungsmitteln als Kriegskontrebande entgegengetreten. Bluntschli[1]) versucht sogar darzulegen, dafs eine solche Praxis den guten Sitten zuwider laufe; jedoch erscheint seine Begründung nicht überzeugend, und wenn er sogar erklärt: auch das eigene Bedürfnis rechtfertige nicht die Wegnahme der von Neutralen dem Gegner zugehenden Lebensmittel seitens der bedürftigen Kriegspartei, so liegt hierin mindestens eine Verkennung des Wesens der Kriegsverhältnisse. Jeder Befehlshaber hat nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, die Zufuhr von Lebensmitteln an den Gegner zu verhindern. Demgegenüber kann auch die anderweit geltend gemachte Begründung, dafs, da die Verwendung von Lebensmitteln im Kriege keine andere sei wie im Frieden, diese auch nicht unter die Kontrebande zu rechnen seien,[2]) nicht als durchgreifend und nicht als geeignet erachtet werden, die seit den ältesten Zeiten gehandhabte und durch zahlreiche internationale Verträge sanktionierte entgegengesetzte Praxis zu erschüttern. Insbesondere wurden in den im 17. und 18. Jahrhundert abgeschlossenen Staatsverträgen Lebensmittel als verbotene Zufuhrartikel erklärt, allerdings zuweilen mit der Mafsgabe, dafs ihre Wegnahme nur gegen volle Entschädigung der

---

errichtet, und es wurden in der Zeit vom Oktober 1899 bis März 1902 von New Orleans nach Capstadt im ganzen 98687 Pferde und 75108 Maultiere mit der erforderlichen Fourage auf 65 Schiffen in 166 Transporten befördert. Das Nähere ergibt der vom Präsidenten der Vereinigten Staaten dem Repräsentantenhause vorgelegte Bericht des Oberstleutnants Crowdes vom 17. April 1902 (House Document No. 649, 57th Congress, 1st Session). Von Fiume wurden in jener Zeit 60 Dampfer mit im ganzen 58060 Pferden nach Südafrika verfrachtet. In der Sitzung des Unterhauses vom 7. Februar 1902 hatte der Vertreter des englischen Kriegsministers die Erklärung abgegeben, dafs bis dahin im Auslande etwa 218000 Pferde für den Krieg beschafft worden seien. Durch diese Zufuhren wurde für England die Fortsetzung des Krieges überhaupt ermöglicht.

In den Parlamenten der beteiligten neutralen Länder führte diese Angelegenheit zu scharfen Erörterungen. So wurde in der Sitzung des Repräsentantenhauses zu Washington vom 21. Februar 1901 der Regierung der Vorwurf gemacht, dafs sie, in Verletzung des mit England abgeschlossenen Washingtoner Vertrages von 1871, den Ankauf von Pferden und Maultieren durch britische Agenten für die britische Kavallerie in Südafrika geduldet habe, und der Abgeordnete Fitzgerald beantragte die Zuweisung eines Betrages von 1000 Dollars für den Neudruck jenes Vertrages; er begründete diesen Antrag dahin: der Staatssekretär sei der Meinung, dafs die in Rede stehenden Ankäufe nicht gegen die Gesetze der Neutralität verstiefsen; es könne daher nur angenommen werden, dafs ihm kein Exemplar des bezeichneten Vertrages, der das Gegenteil klar zum Ausdruck bringe, zur Verfügung stehe. — In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 11. Dezember 1901 erklärte der Ministerpräsident auf eine Interpellation, betreffend die Pferdeausfuhr von Fiume nach dem südafrikanischen Kriegsschauplatz: es sei im Völkerrecht noch nicht entschieden, ob Pferde als Kriegsmittel zu betrachten seien, deren Zufuhr die Neutralität verletzt; die Regierung habe daher weder die Lieferungen verhindert, noch werde sie in Zukunft gegen solche einschreiten.

[1]) § 807.

[2]) Massé, Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens[3], Paris 1874, S. 186.

Eigentümer erfolgen dürfe. Vereinzelt ist freilich auch konventionell sowie gesetzlich das Gegenteil festgesetzt worden.[1])

Regelmäfsig erklärte die englische und französische Praxis Lebensmittel für Kontrebande, soweit nach den Umständen angenommen werden mufste, dafs sie für des Feindes Kriegsmacht bestimmt waren. Namentlich wurde während des Krieges zwischen England und Frankreich im Jahre 1793 von beiden Teilen festgesetzt, dafs neutrale Schiffe, mit Proviant nach einem feindlichen Hafen bestimmt, der Konfiskation unterliegen sollten; englischerseits wurde zur Begründung hervorgehoben, man nötige den Feind, indem man ihm derartige Zufuhren entziehe, zum baldigen Friedensschlufs.[2])

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika, welche im Laufe jener Kriegsperiode wiederholt Anlafs hatte, zu der Frage Stellung zu nehmen, erhob zur Wahrung der durch diese Praxis in hohem Mafse beeinträchtigten Interessen des amerikanischen Handels fortgesetzt Einspruch.[3]) Schliefslich erfolgte nach langen Verhandlungen

---

[1]) So bestimmt § 2036 T. II Tit. 8 des preufs. Allg. Landrechts, dafs Korn nicht unter die verbotenen Güter gehört. — Über ältere konventionelle Festsetzungen s. die Angaben bei BONFILS, § 1539.

[2]) Durch order in council vom 8. Juni 1793 wurden allerdings seitens der britischen Regierung die Befehlshaber der Kriegsschiffe und Kaper ermächtigt: „*to stop and detain all vessels loaded wholly or in part with corn, flour, or meal, bound to any port in France or any port occupied by the armies of France, in order that such corn, meal, or flour may be purchased on behalf of his Majesty's Government, and the ships be released after such purchase and after a due allowance for freight, or in order that the masters of such ships might, on giving due security, be permitted to dispose of their cargoes of corn, meal, or flour, in the ports of any country in amity with his Majesty.*“

[3]) In einer Note des Staatssekretärs JEFFERSON vom 7. Mai 1793 (WHARTON, § 370) wird auseinandergesetzt: „*In one of your letters . . ., you express your apprehensions that some of the belligerent powers may stop our vessels going with grain to the ports of their enemies, and ask instructions which may meet the question in various points of view, intending, however, in the mean time to contend for the amplest freedom of neutral nations. Your intention in this is perfectly proper, and coincides with the ideas of our own Government in the particular case you put, as in general cases. Such a stoppage to an unblockaded port would be so unequivocal an infringment of the neutral rights, that we cannot conceave it will be attempted.*“

Entsprechend erklärte JEFFERSON in einer Note vom 7. September 1793 (das.): „*It suffices for the present occasion to say that corn, flour and meal are not of the class of contraband, and consequently remain articles of free commerce. A culture which, like that of the soil, gives employment to such a proportion of mankind, could never be suspended by the whole earth, or interrupted for them, whenever any two nations should think it proper to go to war. — The state of war, then, existing between Great Britain and France, furnishes no legitimate right to either to interrupt the agriculture of the United States or the peaceable exchange of its produce with all nations; and consequently the assumption of it will be as lawful hereafter as now, in peace as in war.*“

Auch die Note des Staatssekretärs RANDOLPH vom 1. Mai 1794 (das.) schränkt diese Erklärungen nur für gewisse Verhältnisse ein; es heifst: „*If, by a circuit of construction, food can be* u n i v e r s a l l y *ranked among military engines, what article, to which human comfort of any kind can be traced, is not to be registered as contraband? In some peculiar circumstances it must be confessed corn, meal and flour are so; as in a blockade, siege, or investment. There the exclusion of them directly and obviously goes to the reduction of the place.*“

eine Vereinbarung zwischen der englischen und der amerikanischen Regierung dahin: dafs, insofern Lebensmittel nach Völkerrecht als Kriegskontrebande angesehen und konfisziert werden sollten, dafür Bezahlung mit entsprechendem kaufmännischem Nutzen zu erfolgen habe. In klarer Würdigung dieses Ausweges bemerkte hierzu der Staatssekretär PICKERING:[1] „*This stipulation, without admitting the principle, by securing the American merchants from loss in case of capture, would certainly tend to promote rather than to discourage adventures in provisions to France.*" Fast ein Jahrhundert später nahm die amerikanische Diplomatie wiederum Anlafs, gegen die Behandlung von Lebensmitteln als Kriegskontrebande Stellung zu nehmen. Es geschah dies, als im Jahre 1885 während des Krieges zwischen Frankreich und China die französische Regierung die Zufuhren von Reis nach chinesischen Häfen nördlich von Kanton für Kriegskontrebande erklärt hatte.[2] Seitens Grofsbritanniens erfolgte sogar ein Protest; Lord Granville erklärte: die englische Regierung würde sich nicht durch die Entscheidung eines Prisengerichts im Sinne der französischen Proklamation für gebunden erachten. Tatsächlich erfolgte eine Aufbringung neutraler Schiffe nicht. Die französische Regierung hatte aber ihren Zweck erreicht, da aus Besorgnis vor der Aufbringung die Reiszufuhren mindestens sehr eingeschränkt wurden.[3]

Wie sehr die Beurteilung der Frage von den jeweiligen Interessen abhängig gemacht wird und nicht von dem Wesen der internationalen Rechte und Pflichten, beweist gerade die Stellungnahme der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika. Als neutrale Macht haben diese grundsätzlich gegen die Hinzurechnung von Lebensmitteln zur Kriegskontrebande Einspruch erhoben, als kriegführende Macht

---

[1]) Note vom 16. Januar 1797 bei WHARTON, a. a. O.

[2]) In einem Bericht vom 23. April 1885 an den Staatssekretär Bayard sprach sich der Gesandte der Vereinigten Staaten in Berlin dahin aus: Er müsse die Aufmerksamkeit auf die prinzipielle Bedeutung der französischen Erklärung für die amerikanischen Interessen lenken. Die Vereinigten Staaten seien in europäischen Kriegen neutral; Nahrungsmittel bildeten einen immensen Teil ihres Exports. In jedem europäischen Kriege entstehe eine erhöhte Nachfrage nach diesen Artikeln aus neutralen Ländern. Die französische Lehre erkläre sie für Kontrebande, nicht allein, wenn sie für den militärischen Verbrauch bestimmt sind, sondern auch, wenn sie im gewöhnlichen Handelsverkehr zur Ernährung der Civilbevölkerung in Feindesland dienen sollen. Wenn dies zulässig ist, könne erst recht die Zufuhr von Kleidungsstücken, Industriewerkzeugen und allen weniger vitalen Existenzmitteln abgeschnitten werden. In der Tat gehe das in jener Erklärung liegende Prinzip so weit, dafs alle Gegenstände für Kriegskontrebande erklärt werden könnten, deren Mangel die Bedrängnis der Civilbevölkerung eines im Kriege befindlichen Staates steigern kann. So könne der gesamte Handel der Neutralen mit den Kriegführenden vernichtet werden, auch wenn keine effektive Blockade der Häfen stattfindet. Der Krieg selbst würde für die Interessen der Neutralen verhängnisvoller werden wie für die der Kriegführenden. Zum Schlufs hebt der Gesandte hervor, wie die Erhebung dieses Präcedenzfalles zur Regel diejenigen Vorteile tatsächlich beseitigen würde, welche nach der Absicht der Pariser Deklaration von 1856 den Neutralen garantiert werden sollten.

[3]) S. auch TAKAHASHI, in der Rev. de dr. i. 1901, S. 636 f. (Déclaration française relative au riz considéré comme contrebande de guerre).

dagegen sie als solche erklärt, sofern sie für die Streitkräfte des Gegners bestimmt sind;[1]) so namentlich im § 19 der B. & C. J. Ebenso bezeichnet der N. W. C. im Artikel 36 als Kontrebande „*provisions when actually destined for the enemys military or naval forces.*“

Zu lebhaften Erörterungen des Streites gab auch der Krieg zwischen England und den südafrikanischen Republiken Anlaſs. HOLLAND[2]) weist auf die englische Praxis hin, nach welcher namentlich solche Lebensmittel, deren Verwendung für den militärischen Gebrauch, d. h. für die feindliche Flotte, das feindliche Heer oder eine feindliche Festung sehr wahrscheinlich gemacht ist, als Kriegskontrebande zu erachten seien; in derartigen Fällen, so wird hervorgehoben, pflege man aber die Ladung nicht zu konfiszieren, sondern ein Vorkaufsrecht auszuüben, damit nur die Verwendung für den Feind verhindert, der neutrale Handel aber nicht unnütz geschädigt werde.

Auf eine den Gegenstand betreffende Anfrage im Unterhaus erklärte am 6. Februar 1900 der Erste Lord des Schatzes: „*Food stuffs as such have never been considered by this country as contraband of war. Food stuffs intended for the supply of an army in the field are, J believe, by universal consent and international law regarded as contraband of war.*“[3])

Eine nähere Betrachtung widmet dem Punkte BARCLAY.[4]) Er konstatiert zunächst, daſs die englische Praxis lange und einhellig Nahrungsmittel, die für die feindlichen See- oder Landstreitkräfte bestimmt waren, als Kriegskontrebande erachtet habe. Nach weiteren Erwägungen kommt er zu dem Ergebnis: daſs die Wegnahme von Lebensmitteln, deren Zufuhr an den Feind erhellt, unter allen Umständen berechtigt sei, und zwar ohne Schadloshaltung, wenn die Bestimmung für die bewaffnete Macht des Feindes nachgewiesen, dagegen mittels Ausübung eines Vorkaufsrechts, also gegen Bezahlung, wenn eine solche Bestimmung nicht nachweisbar sei. Zur Begründung dieser Meinung sucht BARCLAY darzulegen: Innerhalb der durch Humanität und Treu und Glauben vorgezeichneten Grenzen sei dem Kriegführenden alles erlaubt, um den Widerstand des Feindes zu brechen; die militärische Notwendigkeit sei die ultima ratio, wenn auch unter Umständen mit den durch diese Notwendigkeit gebotenen Maſsnahmen groſse Härten gegen nicht an der Kriegführung Beteiligte verbunden seien. Das ist gewiſs zu erwägen, soweit es sich um Maſsnahmen dem Feinde gegenüber handelt. Hier aber stehen die Rechte einer Kriegspartei Neutralen gegenüber in Frage, und da kann ein Notrecht des

---

[1]) GEFFCKEN in der Abhandlung „La guerre maritime de l'avenir“, in der Rev. de dr. i. Bd. 20 (1888) S. 451 f. weist (S. 453) auf eine entsprechende Entscheidung des obersten Gerichtshofes in Washington hin, in der es heiſst: „*If such goods are destined for the direct and avowed use of the enemy's army or navy, we should be glad to see an authority, which countenances the exemption from forfeiture even though the property of a neutral.*“

[2]) In einer Zuschrift vom 2. Januar 1900 an die Times.

[3]) S. auch die Erörterungen in der Sitzung des Unterhauses vom 28. Januar 1902.

[4]) Food Stuffs as contraband of war, in The contemporary review, 1900 S. 243 f.

Krieges in dieser Allgemeinheit nicht anerkannt werden. Die Ausübung eines derartigen Vorkaufsrechts auf dem freien Meere würde einen rechtswidrigen Eingriff in den Seehandelsverkehr darstellen.[1]) Eine solche Ausdehnung der Rechte der Kriegführenden gegen Neutrale ist auch anderweit zurückgewiesen worden.[2])

Bei Erörterung der Behelligung deutscher Postdampfer durch englische Kreuzer während des südafrikanischen Krieges führt v. BAR[3]) aus, dafs Lebensmittel, ebenso wie Kohlen, nicht als Kriegskontrebande betrachtet werden könnten, aufser wenn sie direkt für die feindliche Flotte bestimmt sind. Diese Einschränkung ist nur insofern zu eng, als auch durch die Bestimmung für das feindliche Heer diese Gegenstände den Charakter als Kriegskontrebande erhalten.[4]) Im übrigen aber ist die an die letzten Beschlüsse des Institut de droit international geknüpfte ablehnende Kritik voll berechtigt.

---

[1]) Bezüglich des der Admiralität vorbehaltenen Vorkaufsrechts von Vorräten mit der Bestimmung nach einem feindlichen Hafen setzt die N. P. A., 1902, in s. 34 fest: „*Where a ship of a foreign nation passing the seas laden with naval or victualling stores intended to be carried to a port of any enemy of His Majesty is taken and brought into a port of the United Kingdom, and the purchase for the service of His Majesty of the stores on board the ship appears to the Admiralty expedient without the condemnation thereof in a prize court, in that case the Admiralty may purchase, on the account or for the service of His Majesty, all or any of the stores on board the ship; and the Commissioners of Customs may permit the stores purchased to be entered and landed within any port.*“ — S. auch DE BOECK, § 254. — Vgl. im übrigen unten S. 252.

[2]) Vgl. TESTA, S. 211, 212 und H. FROMAGEOT, Les vivres considérés comme contrebande de guerre, im Journ. de dr. i. pr. Bd. 27 (1900) S. 29 bis 48.

[3]) Die Beschlagnahme deutscher Schiffe wegen Führung von Kriegskontrebande, in der Zeitschrift „Die Nation“, 1900, S. 203 f.

[4]) Auch RIVIER (Völkerrecht, § 68 S. 453) hält an der Einschränkung auf die Bestimmung für die feindliche Flotte fest; er übersieht, dafs die Bestimmung für die feindliche Landmacht sehr wohl nachweisbar sein kann. Ebensowenig haltbar in ihrer Einschränkung erscheint die Prognose bei Sir HENRY S. MAINE (International Law, London 1888, S. 107): „*It is probable that in future provisions will only be contraband when destined for a port in which an enemy's fleet is lying*“; denn mit Sicherheit kann nie vorausgesehen werden, an welchem Platz sich die Schiffe einer kriegführenden Macht zu einem bestimmten Zeitpunkt befinden werden; auch kann die Warenübernahme, wenn es die Witterungsverhältnisse zulassen, auf See erfolgen. — DE BOECK (§ 645 a) will Lebensmittel unter keinen Umständen als Kriegskontrebande angesehen wissen: „*les vivres n'ont aucun des caractères de la contrebande, fussent-ils destinés au ravitaillement d'une armée ou d'une flotte.*“

Während des südafrikanischen Krieges hat sich auch die englische Presse lebhaft mit dem Gegenstande beschäftigt, allerdings mehr vom Opportunitätsstandpunkte wie unter rechtlichen Gesichtspunkten. Denn in diesen Erörterungen wird hauptsächlich der voraussichtliche Nutzen gegen die zu besorgenden Vorteile abgewogen. — The Westminster Gazette, December 12, 1899, bringt folgendes Eingesandt: „*A recent incident in connexion with the war has not received the attention it deserves. We refer to the reported seizure as contraband of war of a cargo of flour consigned to Lorenzo Marques for the use of the Transvaal. We have hitherto consistently held that foodstuffs could not be seized as contraband of war, a doctrine which we have evidently adopted as a matter of policy in view of this country being dependent, while at war, on cargoes of wheat, &c., from abroad.*

3. Kohlen. Auch bezüglich dieses Artikels ist die Praxis schwankend. Nach Ausbruch des Krimkrieges im Jahre 1854 gab der Erste Lord der Admiralität im Unterhause eine Erklärung in dem Sinne ab, dafs Kohlen, welche für Kriegszwecke bestimmt sind, als Kriegskontrebande anzusehen seien. Im Jahre 1859 erklärten dagegen Frankreich und Italien, Kohlen nicht als solche betrachten zu wollen. Während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 verbot die englische Regierung die Zufuhr von Kohlen an die zum Zweck feindlicher Unternehmungen in der Nordsee stationierten französischen Kriegsschiffe von englischen Häfen aus.[1])

Bei Beginn des spanisch-amerikanischen Krieges erklärte in der Sitzung des englischen Unterhauses vom 22. April 1898 auf eine Anfrage aus dem Hause der Attorney General: wenn Kohlen oder flüssiges Heizmaterial Kriegskontrebande seien, dann dürften solche Gegenstände nicht durch neutrale Schiffe den Kriegführenden zugeführt werden. Weniger ausweichend, aber dennoch zurückhaltend, gab der Vertreter des Auswärtigen Amts in der Sitzung vom 5. Mai 1898 die Auskunft: wenn die Kohlen für den Krieg und nicht für die Industrie bestimmt seien, könnten sie den Charakter der Kriegskontrebande gewinnen; die Entscheidung falle dem Prisengericht des Nehmers zu.[2])

Entscheidend für die Beurteilung ist auch hier lediglich, ob der

---

When France was at war with China we resisted her claim to seize rice as contraband, and we believe we are not wrong in saying that we followed the same line in the recent war between the United States and Spain. Have we definitely decided on the abandonment of this policy, which we may assume was adopted after due consideration, in order to snatch a temporary advantage? The point is an important one, and we shall await further information on the subject with anxiety." The Morning Post, January 1, 1900, spricht sich noch bezeichnender dahin aus: „*We would take this opportunity of repeating the opinion we have expressed before, that it would be madness for this country to treat foodstuffs as contraband of war ... At each point of departure a precedent will have been created, and the worst possible precedent for an Island-Power to set up would be the confiscation of articles of food.*" Daily Mail, December 22, 1899, legt die Bedenken wie folgt dar: „*Wether we should declare food contraband of war is a matter to be carefully considered. No country in the world is so dependent upon outside supplies as our own. The precedent would be a most dangerous one. It might one day react upon us with force at a time when we did not wish to be reminded of our own action. Doubtless it is most unfortunate for us that the Boers are able to coin practically as much gold as they choose every day, and to use that gold for payments which can only prolong the inevitable end; but we repeat, the matter of food is dangerous and delicate.*"

[1]) In Betreff der grundsätzlichen Ansehung von Kohlen als Kriegskontrebande und der Pflicht der neutralen Staaten, deren Zufuhr an die Kriegführenden nicht zuzulassen, hat damals ein Depeschenwechsel zwischen der deutschen und der englischen Regierung stattgefunden. S. Twiss, in der Schrift „Belligerent Right on the High Seas since the Declaration of Paris (1856)", London 1884, S. 14 f. und in der Rev. de dr. i. Bd. 26 (1894) S. 122 f.; ferner Duboc, S. 110 f.

[2]) S. ferner: Phillimore, III. § 266; Selosse, Le charbon, contrebande de guerre, im Journ. de dr. i. pr. Bd. 25 (1898) S. 442 f.; Gover, De la fourniture du charbon ou d'autres provisions aux belligérants, das. S. 535 f.; auch das. S. 287; Geffcken, La guerre maritime de l'avenir, in der Rev. de dr. i. Bd. 20 (1888), S. 452 f.

Verdacht begründet, bezw. für das Prisengericht, ob der Beweis erbracht ist, dafs die Heizmaterialien für Kriegszwecke des Gegners bestimmt sind. Ist das der Fall, so liegt der Tatbestand der Kriegskontrebande mit allen seinen Konsequenzen vor.

Der N. W. C. (Artikel 36) bezeichnet Kohle als Kriegskontrebande, „*when destined for a naval station, a port of call, or a ship or ships of the enemy.*"

4. Geld und geldwerte Papiere. Sofern dieselben einer Kriegsmacht zugeführt werden sollen, müssen sie, da sie ein wesentliches Mittel für die Kriegführung sind, als Kriegskontrebande gelten. Das ist auch zum Teil konventionell festgesetzt; ebenso im N. W. C. (Artikel 36): „*money destined for the enemy's forces.*"[1])

5. Schiffe, deren Verwendung für Kriegszwecke, namentlich auch für militärische Transporte des Gegners in Aussicht genommen ist, sind Kontrebande.

B. Gegenstände, die mittelbar Kriegszwecken dienen können.

Hierher gehören namentlich die Stoffe,[2]) Werkzeuge und Maschinen für die Anfertigung von Kriegsmaterial.

Alle solche Gegenstände werden mit Recht als Kriegskontrebande behandelt, wenn die Annahme, dafs sie für Kriegsbedürfnisse verwendet werden sollen, begründet erscheint. Die autoritativen Festsetzungen berücksichtigen freilich in der Regel nicht den Verwendungszweck, sondern nur die Gegenstände an sich. Zudem ist die Reglementierung eine höchst ungleichmäfsige, namentlich hinsichtlich der Rohstoffe für die Herstellung von Munition und der Materialien für Schiffbau.[3])

Maschinen für die Fabrikation von Kriegswaffen und Munition werden als Kriegskontrebande angesehen, ebenso Maschinen,

---

[1]) Über die Ansehung von Geld als Kriegskontrebande im 17. und 18. Jahrhundert s. J. G. Büsch, Völkerseerecht, Hamburg und Altona 1801, S. 34 f. — Oppenheim (S. 260, 261) meint: Geld als Ware zugeführt, sei nicht als Kriegskontrebande, sondern eher direkt als Subsidie, als Feindesgut, zu behandeln. de Boeck (§ 675b) will Geld überhaupt nicht, Geffcken (Anm. bei Heffter § 160) es nur dann als Kontrebande gelten lassen, wenn es einer feindlichen Flotte zugeführt wird. Ein Grund für diese Einschränkung ist nicht erkennbar.

[2]) Schon das kanonische Recht stellte solche Stoffe den Waffen gleich. Auf der dritten Lateransynode (1179) bedrohte Papst Alexander III. die Christen, welche den Sarazenen Waffen, Eisen und Schiffbauholz liefern oder die Führung ihrer Schiffe übernehmen, mit Exkommunikation und Vermögenseinziehung, und sprach sie den Nehmern als Sklaven zu (cap. 6 X de Judaeis, Saracenis etc. 5, 6). Unter Bezugnahme auf dieses Verbot drohte Clemens III. allen, die in Kriegszeiten mit den Sarazenen Handel treiben oder ihnen durch Rat oder Tat Hülfe leisten, ebenfalls Exkommunikation an (cap. 12 das.). Eine erneute Einschärfung des Verbotes erfolgte auf der vierten Lateransynode (1215) durch Innocenz III. (cap. 17 das.).

[3]) Das Pr. Allg. Landrecht rechnet Salpeter und Schwefel zu den verbotenen Waren (T. II Tit. 8 § 2034), andere „Materialien, die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können", wie „Masten, Schiffholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech", dagegen nicht (das. § 2036). — Im Laufe des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 erklärte die spanische Regierung, Schwefel nicht als Kriegskontrebande behandeln zu wollen (Journ. de dr. i. pr. Bd. 25 [1898] S. 627).

die für den Betrieb von Kriegsschiffen bestimmt sind, und Materialien für Kriegsschiffbau und die Ausrüstung von Kriegsschiffen.[1])

§ 46.

Rechtsfolgen.

I. Konfiskation der Kontrebande.

Liegt der Tatbestand der Kriegskontrebande vor, so sind im Betretungsfalle die Folgen: Wegnahme und Konfiskation des Objekts, sowie je nach den Umständen auch des Transportmittels.

Die Berechtigung zur Konfiskation der Kriegskontrebande ist zwar in der Doktrin zuweilen bestritten worden. Ihre Anerkennung für das positive Recht folgt aber schon aus den Einschränkungen in den Sätzen 2 und 3 der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856.

Die Konfiskation erfolgt entweder gegen Ersatz oder ohne solchen, und zwar gegen Ersatz:

a) soweit solches durch Vertrag vereinbart ist;

b) nach partikulärer Praxis, wenn angenommen wurde, dafs der neutrale Eigentümer der Kontrebandeartikel keine Kenntnis von deren Bestimmung für den Feind hatte.

Für den Fall, dafs das Schiff die Reise vor Ausbruch des Krieges angetreten hat und nach dessen Ausbruch mit Kontrebande angetroffen wird, dürfte ebenfalls die Wegnahme der letzteren gegen volle Entschädigung gerechtfertigt erscheinen, wenn nicht der Kriegführende es vorzieht, das Schiff nach einem neutralen Platz zu verweisen; leistet dasselbe solcher Weisung keine Folge, sondern setzt es die ursprüngliche Reise fort, so hat es Aufbringung und Konfiskation ohne Ersatz zu gewärtigen.[2])

II. Das sog. Vorkaufsrecht.

In Betreff der Ausübung eines Aneignungsrechts an Lebensmitteln s. oben S. 248 f. Auch zur Begründung der Wegnahme von anderen Gegenständen, die unter Umständen zu Kriegszwecken verwendbar sind, hat man sich mit der Unterstellung eines Vorkaufsrechts zu helfen gesucht.[3]) Es beruht dies auf Willkür, abgesehen davon, dafs der Begriff „Vorkaufsrecht" hier überhaupt nicht in Betracht kommen kann. Anders wie für das Verhältnis auf dem freien Meere wird freilich die Sache zu beurteilen sein, soweit es sich um neutrales Gut in dem Territorialseegebiet der Kriegführenden handelt. Hier sind Bedenken gegen ein

---

[1]) Hazlitt und Roche, S. 236 bis 259.

[2]) S. hierüber Hautefeuille, Droits et devoirs, III. S. 272; Jouffroi, S. 311 f.; Gessner, Droit des neutres, S. 345.

[3]) Phillimore (III. § 269) konstatiert, dafs nach der britischen Praxis bei Ausübung des Vorkaufsrechts der volle Wert der betreffenden Artikel mit 10% Zuschlag gezahlt zu werden pflegt. Vgl. auch Morse, S. 1011; Dupuis, §§ 225 und 230. — Gegen das Vorkaufsrecht sprechen sich namentlich aus: Gessner, Droit des neutres, S. 150 f. und Heffter, § 161.

derartiges Eingreifen in den Handelsverkehr der Neutralen nach Maßgabe des Bedürfnisses der Kriegführung niemals anerkannt worden. Jede Kriegspartei hat nach dieser Richtung hin auf ihrem eigenen und auf dem von ihr okkupierten feindlichen Land- und Seegebiet freie Hand. Grundsätzlich bleiben allerdings die privatrechtlichen Beziehungen zwischen Angehörigen der kriegführenden Staaten und Neutralen unberührt; die Politik der Kriegsmaßregeln erheischt aber in vielen Fällen Einschränkungen, und jedem kriegführenden Teil muß die in der Natur der Verhältnisse liegende Befugnis eingeräumt werden, auf dem von ihm innegehabten Kriegsgebiet den Handel zu verbieten (Ausfuhrverbote!), zu regeln oder sich nutzbar zu machen, soweit das Interesse der Kriegführung solches erfordert; die verpflichtende Kraft der von seinen Staatsangehörigen mit Neutralen, ebenso wie mit feindlichen Untertanen, geschlossenen Verträge kann nicht dagegen geltend gemacht werden. Eine andere Frage ist die Schadloshaltung der in ihren Interessen geschädigten Neutralen. Wenn sich daher die französische Regierung durch ein Gesetz vom 3. September 1870 die Ermächtigung erteilen ließ, während der Dauer des Krieges die Kriegswaffen und Munitionen, welche in Frankreich für Rechnung des Auslandes fabriziert waren und fabriziert werden würden, sich gegen Zahlung der vertragsmäßig festgesetzten Preise anzueignen, so war diese Maßregel vom Standpunkte des Kriegsrechts aus gerechtfertigt.[1])

In einzelnen Verträgen ist übrigens das Vorkaufsrecht ausdrücklich stipuliert.[2]) Nur unter dieser Voraussetzung steht seiner Ausübung auf freiem Meere nichts entgegen.

III. Konfiskation der unverfänglichen Ladung.

In Betreff der Frage, ob sich die Konfiskation auch auf denjenigen Teil der Schiffsladung zu erstrecken hat, der nicht Kontrebande ist, herrscht in der Theorie Verwirrung, in der Praxis Unsicherheit. Soweit die Konfiskation des unverfänglichen Teiles der Ladung für berechtigt erachtet wird, beruht diese Annahme auf der Unterstellung, daß die Zufuhr von Kriegskontrebande seitens Neutraler den Charakter einer strafbaren Handlung trage. Diese Auffassung ist unhaltbar. Die Befugnis der Kriegführenden, solchen Zufuhren an den Feind entgegenzutreten, ist nicht ein Ausfluß der Strafjustiz, sondern des Kriegsrechts. Zu dieser Einsicht ist man aber nicht allgemein gelangt, und

[1]) Unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung der englischen Prisengerichte erklärt Holland (Manual of Naval Prize Law, § 84): „*The Carriage of Goods conditionally Contraband, and of such absolutely Contraband Goods as are in an unmanufactured state, and are the produce of the country exporting them, is usually followed only by the Preemption of such Goods by the British Government, which then pays freight to the Vessel carrying the Goods.*“ Hiermit im Zusammenhange steht auch die o. S. 249 Anm. 1 mitgeteilte Vorschrift der s. 34 der N. P. A., 1902. — Duboc (S. 168, 169) hebt, in Anknüpfung an gewisse Verhältnisse im französisch-chinesischen Kriege, 1884/1885, hervor, daß in solchen Fällen nicht von einem Vorkaufsrecht die Rede sein könne, sondern daß es sich um das Notrecht der Selbsterhaltung handele, entsprechend dem Angarienrecht.

[2]) So in dem Vertrage zwischen Großbritannien und Schweden vom 25. Juli 1803.

man hat die Verurteilung der unverfänglichen Ladung neben derjenigen der Kontrebande teils uneingeschränkt, teils unter gewissen Voraussetzungen für gerechtfertigt erklärt.[1]) Durch konventionelle sowohl wie durch einseitige Vorschriften der Staaten ist vielfach ausdrücklich das Recht zur Konfiskation auf denjenigen Teil der Ladung beschränkt worden, der den Charakter der Kriegskontrebande trägt.

Die Aufbringung auch der unverfänglichen Ladung zugleich mit der Kriegkontrebande bezw. dem Schiffe wird allerdings regelmäfsig nicht zu umgehen sein.[2]) Das präjudiziert aber nicht der späteren Freigabe.

Jedenfalls ist ein innerer Grund für die Verurteilung der unverfänglichen Ladung nicht erkennbar. Nach den Grundsätzen der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 ist sie überhaupt ausgeschlossen. Wollte man auch ihren Eigentümer, sofern er zugleich Eigentümer der Kontrebandeartikel ist, gewissermafsen als Feind und sein Eigentum als feindliches ansehen so, würde doch, soweit jene Grundsätze mafsgebend sind, der unverfängliche Teil der Ladung eines neutralen Schiffes nicht der Konfiskation anheimfallen, weil sie eben keine Kriegskontrebande ist, und feindliche Ware, mit alleiniger Ausnahme der letzteren, an Bord eines neutralen Schiffes der Wegnahme nicht unterliegt. Ebensowenig würde aus der Unterstellung, dafs das neutrale Schiff, dessen Reeder oder Kapitän wissentlich Kontrebande befördert, wie ein feindliches anzusehen und zu behandeln sei, ein Recht auf Konfiskation der

---

[1]) Ortolan (II. S. 197 f.) zählt folgende Fälle auf, in denen die Einziehung der gesamten Ladung für zulässig angesehen werde:

1. wenn die Kontrebande mindestens drei Viertel des Wertes der Ladung beträgt;
2. wenn auch die unverfängliche Ladung dem Eigentümer der Kontrebande gehört;
3. wenn falsche Schiffspapiere oder Deklarationen vorliegen;
4. wenn in Gemäfsheit eines Staatsvertrages der Eigentümer verpflichtet ist, sich der Zufuhr von Kontrebande zu enthalten.

Diese Praxis ist aber mit Recht beanstandet worden. Ortolan selbst erachtet sowohl die Einziehung des unverfänglichen Teils der Ladung wie diejenige des Schiffes als dem Wesen des internationalen Rechts nicht entsprechend. Phillimore (III. § 277) freilich trägt kein Bedenken, indem er die Konsequenzen als eine Strafe für die Kontrebande hinstellt, bezüglich des unverfänglichen Teiles der Ladung zu erklären: „*it is to be observed that the penalty of Contraband extends to all the property of the same owner involved in the same unlawfull transaction. And therefore, if the same owner possess articles which are and which are not Contraband, all will be alike condemned. To escape from the contagion of Contraband the innocent articles must be the property of a different owner.*“ Dies ist überhaupt in England und Nordamerika die mafsgebende Auffassung; s. auch Hazlitt und Roche, S. 268 f.; Upton, S. 332.

[2]) Das Pr. P. R. im § 7 No. 2 erklärte die Schiffe, deren Ladung aus Kriegskontrebande besteht, nebst derselben als gute Prise, aber mit der Einschränkung, dafs, wenn nur ein Teil der Ladung aus Kriegskontrebande besteht, der Schiffer befugt sein soll, diesen Teil auf der Stelle oder im nächsten Hafen zu löschen, in welchem Falle er der Aufbringung entgehen soll und die Reise mit dem übrigen Teil der Ladung ungestört fortsetzen darf. — Der italien. Codice per la marine mercantile (Art. 215) ordnet die Freigabe der unverfänglichen Güter zur Verfügung der Eigentümer nach Ankunft in einem heimatlichen Hafen an.

an Bord befindlichen neutralen Güter, welche nicht Kriegskontrebande sind, hergeleitet werden können, weil die neutrale Ware, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, auch an Bord eines feindlichen Schiffes der Wegnahme nicht unterworfen ist.[1])

IV. Konfiskation des Schiffes.

Auch hinsichtlich der Schiffe ist die Praxis keine einheitliche. Zum Teil hat man sie nur dann konfisziert, wenn anzunehmen war, dafs der Reeder oder der Kapitän Kenntnis von dem verbotswidrigen Transport hatte, was freilich bei letzterem regelmäfsig der Fall sein wird, schon weil er die Konnossemente zu zeichnen hat.[2])

Anderweit hat man dem Befehlshaber des Kreuzers die Befugnis erteilt, gegen sofortige Herausgabe der Kontrebande das Schiff freizulassen, und zuweilen war auch die Behandlung eine besondere, wenn Gegenstände in Betracht kamen, deren Eigenschaft als Kriegskontrebande nicht überall anerkannt war.

Wenn in einer Anzahl von Verträgen die Konfiskation der Schiffe ausdrücklich ausgeschlossen ist, so kann hieraus eine allgemeine Norm zu Gunsten der Schiffseigentümer nicht hergeleitet werden. Die bewufste Zufuhr von Kriegskontrebande rechtfertigt die strengsten Repressivmafsregeln seitens des dadurch benachteiligten Gegners. Wer wissentlich Kriegskontrebande befördert oder befördern läfst und mithin die Unterstützung einer Kriegspartei unternimmt, begeht eine feindselige Handlung gegen die andere Partei und setzt sich selbst solcher Behandlung aus.[3])

Auch schon als Präventivmafsregel gegen künftige Verletzungen der Neutralität erscheint mindestens die Beschlagnahme der Schiffe, deren Eigentümer oder Kapitäne, letztere als Repräsentanten der Schiffs- und Ladungsinteressenten, insbesondere also auch als Vertreter der Reederei, die Beförderung von Kriegskontrebande geschäftsmäfsig betreiben, durchaus gerechtfertigt.[4])

---

[1]) Gessner (Droit des neutres, S. 146) weist auf das Unjuristische der hier bekämpften Auffassung hin und hebt hervor: „*ces objets [inoffensifs] n'ont aucun rapport avec le délit de contrebande, commis par le neutre.*“ — Ebenso erkennt Bonfils (§ 1579) obige Ausführungen als ausschlaggebend an. S. ferner Diena, S. 222 f. — Das Proj. de code 1892 verkennt die Rechtslage, wenn es im Art. 69 den Satz aufstellt: „*Sera déclarée libre la marchandise licite, pourvu que son propriétaire ignorât l'existence de contrebande sur le navire qui la porte.*“ Die unverfängliche Ladung ist stets freizugeben.

[2]) v. Bulmerincq (S. 374) bemerkt: „*Nous ne croyons pas pouvoir accepter la disposition qui veut que le navire soit exempt lorsque le patron ne savait rien de la contrebande de guerre, car le patron doit faire lui-même la distribution des places dans le navire pour les marchandises à charger, et surveiller le chargement.*“

[3]) Mit Recht bezeichnet Cauchy (I. S. 57) den wissentlichen Vertrieb von Kontrebande seitens Neutraler als eine Verletzung der nächstliegenden Neutralitätspflicht, und selbst Hautefeuille (Droits et devoirs, III. S. 13) hebt hervor, dafs bei einem der Nationalität nach neutralen Schiff immer noch nicht feststehe, ob dasselbe auch seinem Verhalten nach neutral ist und „*s'il ne s'est pas rangé volontairement sous bannière ennemie, en s'associant aux actes de guerre susceptibles de lui faire perdre sa qualité.*“ — G. Fr. v. Martens (Caper, § 24) und Dupuis (§ 219) treten allerdings für die grundsätzliche Freilassung der Schiffe ein.

[4]) S. auch Oppenheim, S. 247.

Nach englischer Praxis wird das Schiff in der Regel verurteilt, wenn der Eigentümer der Kontrebande zugleich Eigentümer des Schiffes ist.[1]

Zu Erörterungen hat ferner mehrfach die Frage Anlafs gegeben, ob die Aufbringung und in der Folge die Konfiskation des Schiffes auch noch nach Beendigung der Reise, mittels welcher dem Gegner Kriegskontrebande zugeführt worden ist, statthaft sei? Der englischen Praxis gegenüber, welche in mehreren Fällen die Zulässigkeit der Konfiskation anerkannt hat,[2] vertritt die Wissenschaft mit Recht den entgegengesetzten Grundsatz. Die Handlung, welche an sich eine Neutralitätspflichtverlétzung darstellt, ist mit Beendigung der Reise konsumiert; während der Rückreise, wie überhaupt auf weiteren Reisen nach Löschung der Kontrebande ist eine Inanspruchnahme aus jenem völkerrechtswidrigen Akt ausgeschlossen.[3]

§ 47.

Anderweit verbotene Transporte.[4]

Die Praxis hat den Begriff der Kriegskontrebande ausgedehnt auf gewisse Transporte der Neutralen, denen eine Beförderung der Absichten eines Kriegführenden wider den anderen zu Grunde liegt.[5] Man bezeichnet dieselben als uneigentliche Kriegskontrebande (contrebande par accident[6])). De Boeck[7]) bemerkt hierzu: „*Il est certains faits plus graves encore, encore plus incompatibles avec les devoirs de la neutralité ou avec la qualité de sujet pacifique et inoffensif de l'ennemi, qui constituent une immixtion directe dans les hostilités, et entraînent une mesure de répression ou de défense plus énergique encore que le transport de la contrebande proprement dite.*“

---

[1]) Phillimore, III. §§ 275, 276. — Über die nordamerikanische Praxis s. Morse, S. 1010 f. — Gessner (Droit des neutres, S. 146) geht zwar mit Unrecht von der Ausübung einer Strafjustiz seitens der Prisengerichte aus, gelangt aber zu folgender im Ergebnis zutreffenden Erklärung: „*Dès que le propriétaire a connaissance des marchandises qui se trouvent sur son navire, il est complice du délit; il n'est par conséquent pas moins punissable que le propriétaire de la contrebande. On ne peut donc déduire des principes généraux du droit aucune objection à la confiscation du navire, surtout pas si navire et cargaison prohibée appartiennent à deux personnes différentes; on ne pourra, en effet, opposer dans ce cas ce qu'on opposerait dans le cas contraire, que le propriétaire du navire est déjà puni par la perte de la cargaison. L'essentiel au point de vue juridique est que le propriétaire ait eu connaissance de l'emploi donné à son navire et qu'il ait, tacitement ou expressément, donné son consentement à cet emploi. Dans ce cas, la confiscation du navire en sus de la confiscation du chargement serait un procédé juridiquement et strictement conséquent. Mais le droit moderne se rapproche d'une pratique plus indulgente.*“

[2]) Hazlitt und Roche, S. 268.

[3]) Wildman, II. S. 218; Jacobsen, S. 422 f.; Ortolan, II. S. 201; Bluntschli, § 809; Calvo, II. § 1117; Gessner, Droit des neutres, S. 140; Maclachlan, S. 527; Nys, S. 47; Gareis, Institutionen des Völkerrechts², S. 254.

[4]) Eingehend behandelt bei Kleen, De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres, S. 223 bis 272.

[5]) Heffter, § 161 a.

[6]) Kleen (Rev. de dr. i., Bd. 25 [1893] S. 284 Anm.) bemängelt mit Recht diesen Ausdruck. — [7]) § 660.

I. Einzelne Fälle der sog. uneigentlichen Kriegskontrebande.

Es kommen folgende Fälle in Betracht:

1. Die Zufuhr von Offizieren und Mannschaften für den Land- oder Seekrieg. Hierbei handelt es sich nicht um Personen, die erst in das feindliche Heer oder bei der feindlichen Flotte eintreten wollen, sondern um wirkliche Angehörige der bewaffneten Macht, also um aktive Militärpersonen im eigentlichen Sinne, bereits ausgehobene Rekruten und Wehrpflichtige.

Ein solcher Transport ist offenbar gravierender als die blofse Zufuhr verbotener Waren, weil dabei das feindselige Verhalten unverkennbar hervortritt. Das neutrale Fahrzeug leistet dem Feinde Dienste und verliert dadurch seinen neutralen Charakter.[1] Seine Behandlung als feindliches Schiff ist daher jedenfalls gerechtfertigt, wenn der Reeder oder Kapitän Kenntnis von der Qualität der betreffenden Passagiere hatte. In den meisten Fällen streitet die Vermutung für diese Kenntnis.

Ein entsprechendes Verbot enthielt das preufsische Allgemeine Landrecht (T. 2 Tit. 8 § 2037) dahin: „Land- oder Seeoffiziere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden.“

Das Institut de droit international hat im § 34 des Entwurfs eines internationalen Prisenreglements den Satz aufgestellt: „*Sont assimilés au transport interdit de contrebande de guerre les transports des troupes pour les opérations militaires, sur terre et sur mer, de l'ennemi, ainsi que les transports de la correspondance officielle de l'ennemi, par les navires de commerce nationaux, neutres ou ennemis.*“ Das Ergebnis der späteren Verhandlungen über eine internationale Regelung der Kriegskontrebande ist ein dahin gefafster Vorschlag (§ 7):[2] „*Sont interdits les transports de troupes, militaires ou agents de guerre d'un ennemi: 1° dans les eaux des belligérants; 2° entre leurs autorités, ports, possessions, armées ou flottes; 3°, lorsque le transport se fait pour le compte ou par l'ordre ou le mandat d'un ennemi, ou bien pour lui amener soit des agents avec une commission pour les opérations de la guerre, soit des militaires étant déjà à son service ou des troupes auxiliaires ou enrôlées contrairement à la neutralité, — entre ports neutres, entre ceux d'un neutre et d'un belligérant, d'un point neutre à l'armée ou la flotte d'un belligérant. — L'interdiction ne s'étend pas au transport de particuliers qui ne sont pas encore au service militaire d'un belligérant, lors même qu'ils aient l'intention d'y entrer, ou qui font le trajet comme simples voyageurs sans connexité manifeste avec le service militaire.*“[3])

[1]) Hazlitt and Roche, S. 259: „*The conveyance of military or naval persons in the service of the enemy to an enemy's port is in the highest degree contraband.*“ — Ferner Ortolan, II. S. 234; Rosse, Éléments, S. 70; Fiore, § 1706; Naval War College, International Law Situations, 1901, S. 86 bis 98; Basdevant, Du droit d'arrêter en haute mer les individus qui voyagent à destination d'un pays belligérant, im Journ. de dr. i. pr., Bd. 27 (1900) S. 913 bis 923.

[2]) Annuaire 1896, S. 232.

[3]) Während des chinesisch-japanischen Krieges, 1894, sollte der englische Dampfer „Kowshing“ unter Begleitung chinesischer Kriegsschiffe einen chinesischen

2. **Agenten der Kriegführenden, wenn ihre Bestimmung auf Beförderung der Kriegszwecke, insbesondere auf Beschaffung von Kriegsmitteln gerichtet ist.**

Von Interesse ist in dieser Hinsicht die sog. Trentaffaire.[1] Am 7. November 1861 schifften sich die Kommissäre der im Aufstand befindlichen Südstaaten der nordamerikanischen Union, Mason, Slidell, Eustis und Mac Farland in Havanna auf dem englischen Postdampfer „Trent" ein; ihre Bestimmung war, über St. Thomas nach Europa zu fahren und dort für die Südstaaten Unterstützung zu suchen und Bündnisse zu schliefsen. Der Kapitän der „Trent" sowohl wie die Reeder hatten von dieser Sendung Kenntnis. Der Kommandant des nordamerikanischen Kriegsschiffes „San Jacinto" fand sich deshalb veranlafst, auf eigene Hand die „Trent" anzuhalten und, gegen den Widerspruch des Kapitäns, die vier Kommissäre als Gefangene zu sich an Bord zu nehmen. In seinem Bericht erklärt er: er habe sie als verkörperte Depeschen (s. unten 3) angesehen und mithin auch Schiff und Ladung konfiszieren können; jedoch habe er der Prise entsagen wollen. Englischerseits erfolgte ein scharfer Protest mit der Forderung auf Freigabe der Gefangenen und entsprechende Entschädigung; auch Preufsen, Österreich und Frankreich erhoben Einspruch. Die Regierung in Washington hielt die Auffassung, dafs die vier Personen Kriegskontrebande seien, aufrecht, bewilligte aber deren Freilassung, „weil kein Interesse an der Gefangenhaltung vorliege". In der Doktrin wurde der Standpunkt der amerikanischen Regierung ebenfalls bekämpft.[2] Heffter[3] erklärt für solche Fälle: „Keinenfalls kann der Transport diplomatischer Agenten eines Kriegführenden an eine neutrale Macht an und für sich als Verletzung der Neutralität betrachtet werden, es müfste denn die Bestimmung der Agenten auf eine Alliance für den noch andauernden Krieg gehen, in welchem Falle die Beschlagnahme und Wegführung nicht ungerechtfertigt sein würde."

Das Institut de droit international erachtet eine derartige Beförderung nur unter gewissen Voraussetzungen für rechtswidrig; in diesem Sinne wird in dem Entwurf, betreffend die internationale Regelung der Kriegskontrebande (§ 6), folgendes aufgestellt:[4] „*Il est*

Truppentransport in Stärke von 1100 Mann nach Chemulpo führen. Auf der Tour dorthin wurde der Convoi von einer japanischen Division angegriffen. Nachdem die Begleitschiffe unschädlich gemacht waren, wurde der „Kowshing", weil er der Aufforderung, den japanischen Kriegsschiffen zu folgen, nicht nachkam, vernichtet. Dazu bemerkt Westlake: „*The Europeans who undertake the duty of commanding or transporting Chinese must stand or fall with them*" (bei Takahashi, S. 24 f.). S. auch den Artikel „Seekriegsrecht und die Seekriegführung" in den Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Jahrg. 1895, S. 398 f.; Bericht in der Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 1 (1894), S. 464 f.

[1] H. Marquardsen, Der Trentfall. Zur Lehre von der Kriegskontrebande und dem Transportdienst der Neutralen. Erlangen 1862; ferner Hautefeuille, Questions, S. 277 f.; Upton, S. 349 und Quellenmaterial bei Wharton, sec. 325, 328, 329, 374.

[2] So von Sir William Harcourt, in der Rev. marit. et col. Bd. 19 (1867) S. 514 f.; ferner von Bluntschli, § 812; de Olivart, II. S. 212 f. u. a.

[3] § 161 a. — [4] Annuaire 1896, S. 231 f.

défendu d'attaquer ou empêcher le transport de diplomates ou courriers diplomatiques: 1° neutres; 2° accrédités auprès des gouvernements neutres; 3° naviguant sous pavillon neutre entre des ports neutres ou entre un port neutre et le port d'un belligérant. — Au contraire, le transport des diplomates d'un ennemi accrédités auprès de son allié est, sauf le trafic régulier et ordinaire, interdit: 1° sur les territoires et eaux des belligérants: 2° entre leurs possessions; 3° entre les belligérants alliés."[1])

3. Freiwillige Beförderung von Schriftstücken, die sich auf die Kriegsverhältnisse beziehen, im Auftrage eines Kriegführenden oder an einen Kriegführenden.[2]) Zutreffend hebt PHILLIMORE[3]) hervor: *„The mischievous consequences of such a service cannot be estimated and extent far beyond the effect of any Contraband that can be conveyed, for it is manifest that by the carriage of such despatches the most important operations of a Belligerent may be forwarded or obstructed ... In general cases of Contraband, the quantity of the article carried may be a material circumstance, but the smallest despatch may suffice to turn the fortunes of war in favour of a particular Belligerent."*[4])

Unerheblich ist es, ob die Korrespondenz in einem feindlichen oder in einem neutralen Hafen oder etwa in See an Bord genommen ist. Auch ist nicht der Bestimmungsort des Schiffes entscheidend, sondern die schliefsliche Bestimmung der Schriftstücke.[5])

Während der vom Institut de droit international aufgestellte Entwurf eines Prisenreglements (§ 34) den Transport der offiziellen Korrespondenz des Feindes schlechthin der Kriegskontrebande gleichstellte, enthält der Entwurf einer internationalen Regelung der Kriegskontrebande den Satz (§ 8):[6]) *„Entre deux autorités d'un ennemi, qui se trouvent sur quelque territoire ou navire lui appartenant ou occupé par lui, est interdit, sauf le trafic régulier et ordinaire, le transport de ses dépêches (communications officielles entre autorités officielles). — L'interdiction ne s'étend pas aux transports soit entre ports neutres, soit en provenance ou à destination de quelque territoire ou autorité neutre."*

Die neuere Praxis erkennt eine Einschränkung hin-

---

[1]) Die Überführung des Präsidenten Krüger während des englisch-südafrikanischen Krieges nach Europa mittels des holländischen Kriegsschiffes „Gelderland" wird vom Gesichtspunkt des internationalen Rechts erörtert in der Rev. g. de dr. i. publ., Bd. 8 (1901) S. 618 f.

[2]) Einzelne Neutralitätserklärungen stellen solche Depeschen ausdrücklich der Kriegskontrebande gleich. — [3]) III. § 271.

[4]) Vgl. ferner HEFFTER, § 161 a; GESSNER, Droit des neutres, S. 115 und 161; BLUNTSCHLI, § 803; CALVO, §§ 2801 bis 2807; UPTON, S. 232 f.; FIORE, § 1707; und unter Bezugnahme auf die englische Rechtsprechung HAZLITT und ROCHE, S. 220 bis 236.

[5]) GESSNER, Droit des neutres, S. 117. — A. M. ist HAUTEFEUILLE (Droits et devoirs, II. S. 462). — Über einen Fall der Beschlagnahme kompromittierender Schriftstücke an Bord eines französischen Schiffes im Hafen von Kobe während des japanisch-chinesischen Krieges, 1894, und die Verhaftung ihres Besitzers s. Journ. de dr. i. pr. Bd. 22 (1895) S. 925 f., und Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 2 (1895) S. 128 f.

[6]) Annuaire 1896, S. 232.

sichtlich der neutralen Postdampfer an. So setzt Artikel 20 des N. W. C. fest: „*A neutral vessel carrying hostile dispatches, when sailing as a dispatch vessel practically in the service of the enemy, is liable to seizure. Mail steamers under neutral flags carrying such dispatches in the regular and customary manner, either as a part of their mail in their mail bags, or separately as a matter of accommodation and without special arrangement or remuneration, are not liable to seizure and should not be detained, except upon clear grounds of suspicion of a violation of the laws of war with respect to contraband, blockade, or unneutral service, in which case the mail bags must be forwarded with seals unbroken.*“ Ebenso Artikel X No. 7 der spanischen Instruktion vom 24. April 1898.

In demselben Sinne bemerkt OWEN [1]): „*La violation du devoir des neutres résultant du transport de dépêches, doit être considérée comme pratiquement tombée en désuétude . . . on considérerait comme un État bien hardi l'État qui s'emparerait d'un navire postal et qui le conduirait dans un port, en vue de pouvoir fouiller ainsi des centaines de sacs de dépêches avant de trouver une dépêche émanant d'un belligérant.*“

II. Rechtsfolgen.

Die Folge des Tatbestandes der uneigentlichen Kriegskontrebande ist Wegnahme bezw. Gefangennahme des Objekts und je nach den Umständen Einziehung des Transportmittels.[2]) Letztere erscheint aber nur für den Fall des Betreffens in delicto [3]) und unter der Voraussetzung berechtigt, daſs der Reeder oder der Kapitän Kenntnis von dem Sachverhalt hatte; wissentliches Handeln auf seiten des Kapitäns allein rechtfertigt die Einziehung des Schiffes, weil er Repräsentant der Reederei ist.[4])

Was die Zahl der Personen anbetrifft, welche, wenn es sich um unstatthafte Transporte von solchen handelt, die Einziehung des Schiffes rechtfertigt, so läſst sich darüber eine bestimmte Regel nicht geben. Es würde aber der ratio der ausgesprochenen Rechtsgrundsätze nicht entsprechen, wollte man die Konfiskation stets für zulässig erachten, wenn der Führer eines neutralen Passagierschiffes einzelne Wehrpflichtige eines im Kriege befindlichen Staates, wenn auch wissentlich, befördert; wenigstens kann nicht ohne weiteres angenommen werden, daſs er sich hierbei einer Unterstützung der Kriegspartei bewuſst ist. In solchen Fällen wird also die Angelegenheit mit der Gefangennahme

[1]) S. 497 f.

[2]) v. BULMERINCQ, Prises maritimes, S. 307: „*Lorsque les navires saisis ont pris part aux hostilités, par exemple en amenant des troupes à l'ennemi ou en faisant le transport régulier des dépêches . . . on devra condamner les navires.*“

[3]) In diesem Sinne bestimmt Art. VII des russischen Erlasses vom 24. Mai 1877: „*Les navires neutres pris en flagrant délit de semblable contrebande peuvent être, selon les circonstances, saisis et même confisqués.*“ (Staatsarchiv, Bd. 32 No. 6453).

[4]) PHILLIMORE, III. § 489; MACLACHLAN, S. 530; FIORE, §§ 1801 f. HOLLAND erklärt in einer Zuschrift an die Times vom 2. Januar 1900 die Einziehung für berechtigt, falls vorliegt „*carriage by a neutral ship of enemy troops, or of even a few military officers, as also of enemy dispatches*“, weil dies Transporte in des Feindes Dienste seien. S. auch DE OLIVART, II. S. 301 f. — A. M. ist HAUTEFEUILLE, Droits et devoirs, II. S. 166 f.

der betreffenden Angehörigen der feindlichen Kriegsmacht erledigt sein. Massenbeförderung solcher Personen dagegen gibt dem Transport einen anderen Charakter. Auch wird die wissentliche Beförderung eines hervorragenden Truppenführers, durch die den Interessen des Feindes mehr Vorschub geleistet werden kann wie durch die Zuführung von zahlreichen Mannschaften, die Einziehung des Transportmittels wohl begründen können.

Handelt es sich um Schriftstücke, so hängt die Berechtigung zur Einziehung des Schiffes nicht davon ab, ob der Reeder oder Kapitän den genauen und vollständigen Inhalt kannte. Nach PHILLIMORE [1]) würde es übrigens auf die Kenntnis überhaupt nicht ankommen, sofern der Kapitän die Depeschen in einem feindlichen Hafen an Bord genommen hatte.

Nicht die erzwungene oder erschlichene Übernahme des Transports, sondern nur die freiwillige Leistung kann die Einziehung des Schiffes rechtfertigen.[2])

Die Ladung wird durch die in Rede stehenden Transporte überhaupt nicht in Mitleidenschaft gezogen. Die in England vertretene Meinung,[3]) dafs auch in dem Falle der uneigentlichen Kriegskontrebande die unverfängliche Ladung der Konfiskation zu unterwerfen sei, wenn deren Eigentümer zugleich Eigentümer des Schiffes ist oder von der Neutralitätspflichtverletzung Kenntnis hat, entbehrt der rechtlichen Begründung.

IV. Abschnitt.

Blockade.[4])

§ 48.

Allgemeine Charakteristik.

I. Begriff und Zweck.

Man versteht unter Blockade die Absperrung der Küste des feindlichen Gebietes oder eines Teiles derselben, besonders auch einzelner Buchten und Häfen, durch bewaffnete Macht gegen das Ein- und Auslaufen von Schiffen.

Die bisweilen aufgestellte Behauptung, dafs nur die Blockierung von Kriegshäfen dem Gebrauch der civilisierten Nationen entspreche,

---

[1]) III. § 272.

[2]) So auch GESSNER, Droit des neutres, S. 111, 115, 160 f. — A. M. ist PHILLIMORE, III. § 274, in Anlehnung an die englische Praxis. S. ferner MACLACHLAN, S. 530.

[3]) MACLACHLAN, a. a. O.

[4]) Die Materie ist ausführlich behandelt bei P. FAUCHILLE, Le blocus maritime, Paris 1882.

ist dem positiven Völkerrecht der Gegenwart wie auch der Vergangenheit zuwider.[1])

Hauptzweck der Blockade ist die Abschliefsung eines Küstenbereiches oder eines bestimmten Platzes von allem kommerziellen Seeverkehr.[2]) Eine solche Mafsregel ist ebenso zulässig wie die Absperrung einer Grenze oder eines Platzes des feindlichen Landgebietes. Der Blockadezustand mufs deshalb seitens der Neutralen als rechtsverbindlich anerkannt werden, auch wenn er deren Interessen beeinträchtigt.[3]) Eine zeitweilige Unterbrechung des Handels läuft stets mehr oder weniger den Interessen der dem Krieg fernstehenden Mächte zuwider; aber ihre Rechte werden dadurch nicht verletzt; wenn die militärischen Operationen eines Kriegführenden gegen seinen Feind mit den Handelsbeziehungen zwischen neutralen und feindlichen Untertanen in Kollision kommen, müssen die letzteren gegen die ersteren auch in anderer Hinsicht zurücktreten.

Die weitere Folge des Rechts zur Verhängung einer Blockade mit Wirkung gegen Neutrale ist, dafs Schiffe, welche sich einer Störung der Blockade schuldig machen, ein dem Kriegführenden zustehendes Recht verletzen und wegen dieser Rechtsverletzung, die Blockadebruch genannt wird, verantwortlich werden. Für den Blockadebruch werden erfordert: das wirkliche Bestehen einer Blockade (§ 49), deren Bekanntsein (§ 50) und das Unternehmen, sie zu brechen (§ 51).

II. Einschränkung der Verbindlichkeit.

Von der Regel, dafs die Blockade den Seeverkehr mit dem blockierten Platz suspendieren soll, können folgende Ausnahmen vorkommen:

1. Die Blockade kann allein auf Absperrung gegen die Zufuhr von See her gerichtet sein; in diesem Falle steht dem Auslaufen neutraler Schiffe nichts entgegen. Ein solches Verhältnis bestand während des Krimkrieges gemäfs der Blockadeerklärung vom 2. Juni 1854, als englische und französische Schiffe die Donaumündung blockierten, um die Zufuhr von Proviant für die russische Armee auf diesem Wege zu verhindern.

2. Auch hinsichtlich der Verbindlichkeit der Blockade neutralen Kriegsschiffen gegenüber mufs unterschieden werden: deren Zulassung und deren Auslaufen. Das Auslaufen darf den Kriegsschiffen

---

[1]) Napoleon I. erklärte in dem Berliner Dekret vom 21. November 1806: „*Le droit de blocus, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes*", trug aber selbst kein Bedenken, von der Blockierung einen so ausgedehnten Gebrauch zu machen, wie es niemals zuvor geschehen war. Über die Veranlassung dieses Dekrets und die weiteren damit in Zusammenhang stehenden Mafsregeln s. Bonfils, §§ 1684 f. und Pillet, § 82.

[2]) Pillet (§ 83): „*. . le blocus est moins une opération militaire qu'une ressource autorisée contre le commerce du pays ennemi.*"

[3]) Kent (I. S. 145): „*Among the rights of Belligerents there is none more clear and incontroversible or more just and necessary in the application than that which gives rise to the Law of Blockade.*" — Phillimore (III. § 285) schliefst sich dem an. — S. auch Macri, II. S. 613 f.

Neutraler nicht versagt werden;[1]) deren Festlegung durch die blockierende Macht würde die Verfügungsfreiheit der neutralen Staatsgewalt über Teile ihrer Flotte nicht nur beschränken, sondern aufheben.

Die Zulassung dagegen hängt von dem Ermessen der blockierenden Kriegsmacht ab. In der Praxis hat man vielfach ein Einlaufen neutraler Kriegsschiffe in den blockierten Bereich bewilligt.[2]) Eine solche Rücksicht erscheint um so mehr angezeigt, als der eigentliche Zweck der Blockade, die Suspension des Handelsverkehrs zur See, dadurch nicht beeinträchtigt wird.

So war während der Blockade der Küsten der Konföderierten Staaten durch die Flotte der nordamerikanischen Unions-Regierung im Jahre 1861 allen neutralen Kriegsschiffen der freie Verkehr gestattet;[3]) ebenso während der im Laufe des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898, verhängten Blockade gemäfs § 10 der B. u. C. J.: „*The men-of-war of neutral powers, should, as a matter of courtesy, be allowed free passage to and from a blockaded port.*“[4]) Es würde allerdings der internationalen Kourtoisie nicht entsprechen, wollte der Befehlshaber der Blockadestation ohne triftigen Grund die Zulassung verweigern. Voller Anlafs dazu würde ihm aber gegeben sein, wenn die Besorgnis begründet erscheint, dafs dadurch die Interessen der von ihm vertretenen Kriegsmacht beeinträchtigt werden. In diesem Sinne bestimmt auch das R. Ital. im Artikel 909 No. 8 hinsichtlich der Blockade: „*Alle navi da guerra di Potenza neutrale si possono usare speciali riguardi, quando le concessioni sono conciliabili con gli objettivi della guerra.*“ Im Artikel 38 des N. W. C. wird folgende Norm aufgestellt: „*Neutral vessels of war must obtain permission to pass the blockade, either from the government of the State whose forces are blockading the port or from the officer in general or local charge of the blockade. If necessary, these vessels should establish their identity to the satisfaction of the commander of the*

---

[1]) A. M. ist CALVO, § 2834.

[2]) Anders gelegentlich der Blockade der argentinischen Küste durch ein französisches Geschwader im Jahre 1838 gemäfs der dahin lautenden Instruktion: „*Les bâtiments de guerre neutres se présentant devant un port bloqué doivent aussi être invités à s'éloigner; s'ils persistent, le commandant du blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la force; et la responsabilité de tout ce qui peut s'ensuivre, pèsera sur les violateurs du blocus.*“ — S. auch DE OLIVART, II. S. 339.

[3]) ORTOLAN, II. S. 329 f.

[4]) In Betreff der Handhabung dieser Norm und der Erledigung einer bezüglichen Meinungsverschiedenheit mit der deutschen Regierung s. den Bericht des Naval War College, 1901, International Law Situations, S. 170 f. Übrigens hatten auch die Vereinigten Staaten vordem die Freiheit der Bewegung ihrer Kriegsschiffe in blockierten Distrikten in Anspruch genommen. „*The United States Government was entitled under the law of nations to send in 1868, without molestation from the Brazilian blockading squadron, an armed cruiser up the river Parana to Paraguay, then at war with Brasil, the object being to bring home the minister of the United States at Paraguay.*“ Note des Staatssekretärs Seward vom 17. August 1868 (WHARTON, § 361 S. 375). S. ferner GLASS, S. 454 f. — Über die Praxis während des Krieges zwischen Spanien und den Republiken Peru und Chile s. MOZO, De l'exercice du droit de visite, de la course et des prises maritimes, im Journ. de dr. i. pr., Bd. 25 (1898) S. 659.

local blockading force. If military operations or other reasons should so require, permission to enter a blockaded port can be restricted or denied.“

Auch die Doktrin hat sich für die grundsätzliche Verbindlichkeit der Blockaden neutralen Kriegsschiffen gegenüber ausgesprochen. So FERGUSON:[1]) „*During the continuance of the state of blockade, no vessels are allowed to enter or leave the blockaded place without special licence or consent of the blockading authority. Public vessels or vessels of war of neutral Powers are all equally borned by the same obligation, to respect the blockade.*“ Ebenso CALVO,[2]) unter Hinweis auf die in der Praxis zugestandenen Exemtionen: „*En droit, l'accès et la sortie d'un port bloqué sont interdits aussi bien aux bâtiments de guerre qu'aux navires de commerce ... Cependant les belligérants, en considération tant des égards qu'ils doivent aux autres gouvernements que du caractère dont sont revêtus les bâtiments de guerre et des privilèges dont ils jouissent, laissent souvent, toutes les fois que cette concession peut se concilier avec l'objet de la guerre, l'entrée et la sortie des ports qu'ils bloquent libres aux navires de guerre neutres.*“ Diese Auffassung teilt auch DUPUIS.[3]) KLEEN[4]) hält allerdings eine Exemtion neutraler Kriegsschiffe für ungerechtfertigt. F. v. ATTLMAYR hält sie unter besonderen Umständen für gerechtfertigt.[5])

3. Das Einlaufen in einen blockierten Hafen als Nothafen gilt als statthaft (s. § 51).

III. Räumliche Begrenzung des Blockadebereiches.

Die Blockade einer Flufsmündung ist nur zulässig, wenn der ganze Flufs, soweit er von See aus schiffbar ist, im feindlichen Gebiete liegt; denn wenn er auch neutrales Gebiet durchläuft, so wird durch die Blockade der Mündung der Handel Neutraler untereinander gehindert, und dazu fehlt der Rechtstitel.[6]) Es ist anzunehmen, dafs aus diesem Grunde während des deutsch-französischen Krieges, 1870, der Vizeadmiral Fourichon die Blockade der deutschen Nordseeküste nicht auf die Emsmündung ausdehnte; es wäre dies ohne Beeinträchtigung der niederländischen Neutralität nicht durchzuführen gewesen. Ebenso unstatthaft ist die Blockade eines Küstenstriches, der neutrales Gebiet einschliefst. Auch hierin würde eine Rechtsverletzung gegen den betreffenden neutralen Staat und aufserdem gegen alle anderen neutralen Staaten liegen, die mit ihm im Seeverkehr stehen. Solche Blockaden wären also unverbindlich.

IV. Zuständigkeit zur Verhängung einer Blockade.

Die Befugnis zur Verhängung einer Blockade steht der souveränen Kriegsgewalt oder den von ihr dazu ermächtigten Befehlshabern zu. In der Übertragung der Leitung der Kriegsoperationen auf See liegt eine solche Ermächtigung.[7])

---

[1]) II. § 276. — [2]) § 2834. — [3]) S. 230. — [4]) Neutralité, I. S. 618.

[5]) Über maritime Strategie und Seekriegsrecht a. a. O. [o. S. 240] S. 147.

[6]) S. auch HAUTEFEUILLE, Droits et devoirs, II. S. 196; DE BOECK, § 705; BONFILS, §§ 1635 bis 1637. — A. M. freilich GEFFCKEN, bei HEFFTER, Anm. 2 zu § 154.

[7]) GESSNER, Droit des neutres, S. 242; PHILLIMORE, III. § 288; WILDMAN, II. c. 4; PIÉDELIÈVRE § 1066; MACRI, II. S. 612 f. — BLUNTSCHLI (§ 831 Anm. 1) hält nur die souveräne Staatsgewalt selbst für zuständig.

Während des deutsch-französischen Krieges, 1870, haben die Befehlshaber der französischen Flotten die Blockade der deutschen Küsten „kraft der ihnen verliehenen Vollmacht“ verhängt. Die amerikanische Rechtsprechung erkennt die Zuständigkeit der Befehlshaber von Seestreitkräften aus eigener Machtvollkommenheit an. So wird in einer Entscheidung des Supreme Court in Washington, betreffend die Verurteilung des englischen Schiffes „Adula“ wegen Blockadebruches während der Blockade kubanischer Häfen, 1898, ausgeführt: „*A legal blockade may be established by a naval officer acting upon his own discretion, or under direction of superiors, without governmental notification ..... In view of the operations beeing carried on for the purpose of destroying or capturing the Spanish fleet at Santiago de Cuba and the reduction of that place, it was competent for the admiral commanding the squadron to establish a blockade there and at Guantanamo as an adjunct to such operation, and such blockade was valid as against all vessels having notice there of.*“[1])

§ 49.

Effektivität.

I. Absperrung durch eine ausreichende Macht.

Schon die Ordonnanz der Generalstaaten von 1630 erachtete nur eine wirkliche Blockade für verbindlich. Die spätere Praxis des 18. und zum Teil auch noch des 19. Jahrhunderts hat sich aber vielfach mit sogenannten Scheinblockaden begnügt und für diese dieselben rechtlichen Wirkungen geltend zu machen gesucht, wie sie bei wirklich bestehenden Blockaden eintreten. In der Mitte des 18. Jahrhunderts erklärte England einen Teil der französischen Flüsse in Blockadezustand, ohne überhaupt vor deren Mündungen Schiffe zu stationieren, weil, wie es hiefs, die feindliche Küste vermöge ihrer geographischen Lage im Hinblick auf die englische Küste schon von selbst als blockiert zu erachten sei, und später stellte England das generelle Prinzip auf: eine Blockade bestehe zu Recht, wenn die Macht, welche sie erklärt, hinreichende Streitkräfte besitzt, um sie aufrecht zu erhalten. Dagegen wird entsprechend der älteren Praxis in der bewaffneten Neutralität von 1780 ein blockierter Hafen als ein solcher bezeichnet, in welchem infolge der Dispositionen der angreifenden Macht und der in hinreichender Nähe stationierten Schiffe nicht ohne offenbare Gefahr eingelaufen werden kann. Preufsen, Österreich, Frankreich, Spanien, beide Sizilien, Holland und die Vereinigten Staaten von Amerika erkannten diesen Grundsatz an, welcher nachmals in zahlreichen Staatsverträgen Aufnahme fand, namentlich auch in der bewaffneten Neutralität von 1800, bis England im folgenden Jahre in seiner Konvention mit Rufsland das Erfordernis der „vaisseaux arrêtés et suffisamment proches“ für eine rechtsverbindliche Blockade dahin modifizierte, dafs an Stelle des Wortes „et“ das Wort „ou“ gesetzt wurde. So entstand der Begriff

[1]) Annual Report of the Attorney General of the United States, 1900.

des „blocus par croisière“. In der Folge hat man sich über das Erfordernis der Effektivität vielfach hinweggesetzt und es für ausreichend erachtet, die Blockade nur zu markieren oder sogar nur zu erklären. Die umfassendste Ausdehnung fand dieses System der Scheinblockaden durch die Blockadeerklärungen Frankreichs und Englands sowohl gegeneinander wie gegen dritte Staaten. HEFFTER[1]) kennzeichnet das Bedenkliche desselben wie folgt: „Dieser *blocus sur le papier* war eine Frucht des englisch-französischen Krieges und das Hauptmittel des Continentalsystems zur Reaction gegen die britische Uebermacht und Ueberhebung. Niemals hat indeſs diese Maxime die Zustimmung der Nationen erhalten; sie war stets nur etwas Einseitiges und zugestandenermaſsen Auſserordentliches; sie ist widerrechtlich, weil sie in der That den neutralen Mächten ein Gesetz vorschreiben will, welches, durch sich selbst verpflichtend, sie in ihrer Freiheit beschränken soll. Man wird sie demnach ihrer Einseitigkeit überlassen und den Neutralen, die es vermögen, auch das Recht zugestehen müssen, dieselbe mit aller Gewalt zu bekämpfen.[2]) Blockade ohne effektive Absperrung ist ein bloſser Deckmantel ungemessener Handelsverbote, ein verschleierter Krieg gegen den Handel des Feindes und der Neutralen überhaupt.“[3]) Von einem Eingehen auf jene Akte reinster Willkür wird hier abgesehen, da sich daraus völkerrechtliche Normen nicht herleiten lassen.

In älteren Verträgen waren zuweilen eingehende Bestimmungen über die Erfordernisse einer rechtsverbindlichen Blockade, namentlich hinsichtlich der Zahl der zu verwendenden Kreuzer[4]) und der Entfernung, in welcher sie von dem blockierten Bereich zu stationieren sind, enthalten.

Die vielseitigste Anerkennung fand das Erfordernis der Effektivität durch Satz 4 der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856: „Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heiſst, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.“[5])

Sind ausreichende Streitkräfte verfügbar, so steht auch nichts entgegen, die ganze feindliche Küste in Blockadezustand zu erklären. Als während des nordamerikanischen Bürgerkrieges im Jahre 1861 die

---

[1]) § 157.

[2]) Das Recht besteht unabhängig davon, ob es verfochten werden kann.

[3]) S. auch GESSNER, Droit des neutres, S. 58 f.; DUPUIS, §§ 168 f.; FAUCHILLE, S. 74 f.

[4]) So trafen Preuſsen und Dänemark im Art. 18 des Handelsvertrages vom 17. Juni 1818 das Übereinkommen, „nur solchen Ort als belagert oder blockirt zu erachten, welcher von der Seeseite durch zwei Kriegsschiffe und von der Landseite durch eine Batterie Kanonen dergestalt eingeschlossen ist, daſs der Eingang nicht gewagt werden kann, ohne sich der augenscheinlichen Gefahr einer Beschieſsung mit Kanonen preiszugeben“.

[5]) Es handelt sich hier nur um die völkerrechtliche Verbindlichkeit. Über die Wirksamkeit einer nicht der in Rede stehenden Voraussetzung entsprechenden Blockadeerklärung in privatrechtlicher Hinsicht s. E. BOYENS, Das Deutsche Seerecht, I. (Leipzig 1897) S. 429 zu § 547 des Handelsgesetzbuchs; ferner über die privatrechtlichen Wirkungen der Blockade FAUCHILLE, S. 274 f.

Regierung von Washington die Blockade der Küstenstrecke des südstaatlichen Gebietes von der Chesapeake-Bai bis zur Mündung des Rio Grande in einer Ausdehnung von 2500 Seemeilen in Aussicht stellte, machte allerdings der britische Gesandte das Bedenken geltend, dafs keine ausreichende Seemacht für die Ausführung einer solchen Mafsregel vorhanden sei. Dennoch wurde die Blockade nicht nur verhängt und von mehr als 400 Schiffen ausgeübt, sondern von allen Seemächten, England mit einbegriffen, anerkannt, und zwar ungeachtet des wiederholten Einspruchs der Regierung der Konföderierten Staaten, die sich zum Beweis der Nichteffektivität auf eine grofse Zahl von Fällen des gelungenen Blockadebruchs berief.[1]) Auch anderweit hat man anerkannt, dafs das unbemerkte Passieren der Blockadelinie in einzelnen Fällen der Effektivität der Blockade keinen Abbruch tut, wenn nur das Unternehmen für die Blockadebrecher mit Gefahr verbunden war. Ein hermetischer Abschlufs des blockierten Bereiches ist überhaupt nicht denkbar; Schiffe, welche das Risiko übernehmen, bei unsichtigem Wetter die Blockade zu brechen, werden stets eine gewisse Aussicht des Gelingens ihres Unternehmens haben.[2]) Das Kriterium der Effektivität ist und bleibt die mit dem Unternehmen verbundene Gefahr der Aufbringung.[3]) Dem entsprechend setzte auch das Pr. P. R. im § 20 fest: „Ein Hafen gilt als blockirt, wenn er durch ein oder mehrere Kriegsfahrzeuge dergestalt gesperrt ist, dafs ein Handelsschiff ohne augenscheinliche Gefahr der Aufbringung in den Hafen nicht einlaufen oder aus demselben nicht auslaufen kann." Diese Erklärung ist jedoch unzureichend, weil ja die Absperrung auch anders als durch Kriegsschiffe ausgeführt werden kann, und zwar sowohl vom Lande aus, nach Besetzung des feindlichen Gebietes, durch Batterieen,[4]) als auch von See aus durch Minen.[5])

---

[1]) S. den Notenwechsel zwischen der britischen Regierung und dem südstaatlichen Kommissar im Staatsarchiv, Bd. 4 No. 607, 614, 615, 617, 618; auch Hautefeuille, Questions, S. 33 bis 60, 240 bis 253; Wharton, III. § 361.

[2]) So wird auch in der britischen Note vom 10. Februar 1863 (Staatsarchiv, Bd. 4 No. 615) hervorgehoben: *„It appears to be sufficiently clear that the Declaration of Paris could not be intended to mean that a port must be so blockaded as really to prevent access in all winds, and independently of wether the communication might be carried on in a dark night, or by means of small low steamers or coasting craft creeping along the shore; in short, that it was necessary that communication with a port under blockade should be utterly and absolutely impossible under any circumstances."*

[3]) In diesem Sinne heifst es in dem Urteil des obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten von Amerika in Sachen der Aufbringung des Dampfers der Compagnie générale transatlantique „Olinde Rodrigues" wegen Blockadebruchs, vom 15. Mai 1899: *„The test is wether the blockade is practically effective, and that is a question, though a mixed one, more of fact than of law .... the question of effectiveness must necessarily depend on the circumstances ... we are of opinion that if a single modern cruiser blockading a port renders it in fact dangerous for other craft to enter the port, that is sufficient, since thereby the blockade is made practically effective."* — Näheres über diesen Fall s. in der Zeitschr. f. Intern. Pr. und öffentl. R., 1901, S. 306 f.

[4]) Dies war im Pr. Allg. Landrecht (T. I. Tit. 9 § 219) vorgesehen.

[5]) Pillet (§ 90) erhebt gegen die Sperrung durch Minen das Bedenken, dafs alsdann der Versuch, die Blockade zu brechen, die Vernichtung des Schiffes und meistens auch den Tod der an Bord befindlichen Personen zur Folge haben

Die neutralen Mächte haben Anlafs, gegen die Verbindlichkeit einer Blockadeerklärung Einspruch zu erheben, sobald nicht gemäfs derselben die Blockade wirksam ausgeübt wird.[1])

II. Unterbrechung der Blockade und Aufhören ihrer Rechtsverbindlichkeit.

Die Blockade mufs dauernd effektiv sein; sie hört auf, verpflichtend zu sein, wenn sie nicht wirklich ausgeübt wird. So lange die Blockade zu Recht bestehen soll, müssen mithin die Kreuzer auf der Blockadestation verbleiben. Man hat jedoch in der Regel angenommen, dafs die Blockade nur suspendiert, nicht aufgehoben wird. und es demnächst einer neuen Blockadeerklärung nicht bedarf, wenn die Kreuzer, elementarer Gewalt weichend, ihre Station vorübergehend aufgeben, dafs dagegen bei Abwesenheit von der Station, welche nicht unmittelbar durch elementare Gewalt veranlafst ist, eine effektive Blockade überhaupt nicht mehr anerkannt werden kann. Als blofs suspendiert soll namentlich dann die Blockade angesehen werden, wenn die Kreuzer durch schlechtes Wetter genötigt sind, die Station zu verlassen; werden sie aber, infolge schlechten Wetters reparaturbedürftig und verlassen behufs Vornahme der erforderlichen Reparaturen die Station, so ist die elementare Gewalt nicht mehr die unmittelbare Ursache der Abwesenheit; mithin mufs die Blockade als aufgehoben erachtet werden, falls nicht anderweit für die Aufrechthaltung Sorge getragen ist.[2]) Dasselbe gilt für den Fall, dafs die Blockadekreuzer zwecks Ergänzung ihrer Ausrüstung die Station verlassen.[3]) In diesem Sinne bestimmte § 2 der B. & C. J.: „*If the blockading vessels be driven away by stress of weather, but return without delay to their stations, the continuity of the blockade is not thereby broken; but if they leave their stations voluntarily, except for purposes of the blockade, such as chasing a blockade runner, or are driven away by the enemy's force, the blockade is abandoned or broken. As the suspension of a blockade is a serious matter.*

---

werde. Das ist zutreffend, sofern nicht die betreffende Kriegsmacht, wie es ihre Pflicht ist, die gebotenen Warnungen erläfst und alle Mafsnahmen trifft, um einen solchen Versuch zu verhindern.

[1]) Gegen die Schliefsung des mexikanischen Hafens von Matamoros zufolge Erlafs Kaiser Maximilians vom 9. Juli 1866 erhob der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika unterm 17. August desselben Jahres, in Erwägung, dafs die Verhängung einer Kriegsblockade, welche nicht effektiv durch militärische oder maritime Streitkräfte aufrechterhalten wird, die Rechte der neutralen Vereinigten Staaten verletze etc., einen Protest, worin er jenen Erlafs den Vereinigten Staaten und ihren Bürgern gegenüber für null und nichtig erklärte. S. Caumont, S. 263, 264; Wharton, III. § 361. — Kritik der durch Erlafs der türkischen Regierung vom 3. Mai 1877 verkündeten Blockade der russischen Küsten des Schwarzen Meeres, als einer Scheinblockade, bei F. v. Martens, La paix et la guerre, S. 512 f.

[2]) Wheaton, Éléments, II. S. 175; Heffter, § 155; Wildman, II. S. 182; Maclachlan, S. 532; Owen, S. 512; Geffcken, in der Rev. de dr. i. Bd. 26 (1894) S. 595. — A. M. sind: Gessner, Droit des neutres, S. 209; Fiore, § 1718; Bluntschli, § 834; Glass, S. 444 f.; Piédelièvre, § 1078; Rosse, Éléments, S. 88.

[3]) S. auch Geffcken, La guerre maritime de l'avenir, in der Rev. de dr. i., Bd. 20 (1888) S. 461.

involving a new notification, commanding officers will exercise especial care not to give grounds for complaints on this score."[1])

Die Blockade hört auf, rechtsverbindlich zu sein:

1. durch Verkündung ihrer Aufhebung;

2. ipso jure, und zwar

a) wenn die Blockadekreuzer anders als infolge elementarer Gewalt ihre Station verlassen, gleichviel, ob sie es freiwillig getan haben, oder ob der Feind sie vertrieben hat;[2])

b) wenn sie ihr Recht gegen neutrale Kauffahrteischiffe nicht fortgesetzt gleichmäſsig ausüben.

Die Blockade muſs also nicht nur äuſserlich bestehen, sondern auch wirklich durchgeführt werden. Die Praxis läſst jedoch Befreiungen gegenüber einzelnen Schiffen zu.[3])

III. Nachweis der Effektivität.

Wird die Effektivität einer Blockade vor dem Prisengericht bestritten, so ist hierüber zunächst ein Bericht des Blockadebefehlshabers der Station einzuholen. Die englische Praxis hält dessen dienstliche, unter Umständen eidlich abzugebende Erklärung, „daſs die Blockade durch eine hinreichende Macht ausgeübt worden sei", für ausreichend. So wurde in einer Reihe von Fällen, welche aus Anlaſs der Blockade der russischen Ostseehäfen im Jahre 1854 zur prisengerichtlichen Entscheidung kamen, eine solche, von dem kommandierenden Admiral der Ostseeflotte eingeholte Erklärung ungeachtet ihrer wenig bestimmten Fassung für genügend erachtet.[4]) Für die Beweiswürdigung erscheint jedoch ein näherer Bericht des Befehlshabers darüber unerläſslich, wie die Blockade ausgeübt worden ist, damit das Gericht in den Stand gesetzt wird, unter Ansehung der tatsächlichen Verhältnisse selbständig zu urteilen.

§ 50.
Bekanntmachung.

Für die Wirksamkeit einer Blockade gegen Neutrale ist die bloſse Tatsache der Absperrung nicht ausreichend; es muſs eine Benachrichtigung hinzukommen. Die Stationierung von Kriegsschiffen vor

[1]) S. ferner N. W. C. Art. 37.

[2]) S. auch v. Liszt, § 41, IV. 4.

[3]) So das russische Reglement von 1869 (§ 100). — Phillimore (III. § 295) erklärt: „*Licences to particular persons have been considered not to vitiate a blockade.*" — Über die Praxis im spanisch-amerikanischen Kriege, 1898, s. den Bericht des Naval War College, 1901, S. 167 f.

[4]) S. dazu J. G. Deane, The Law of Blockade as contained in the report of eight cases argued and determined in the High Court of Admiralty on the Blockade of the coast of Courland 1854, London 1855. — Admiral Sir Charles Napier gab am 9. September die Erklärung ab: „daſs seit dem 17. April die Blockade der Häfen von Libau, Windau und des Golfs von Riga durch 3 und seit dem 9. Mai durch 4 Kriegsdampfer ausgeübt worden sei, und daſs er die offizielle Meldung der Kommandanten, daſs die Blockade streng aufrecht erhalten werde, für richtig halte"; später erklärte er eidlich: „daſs er nach den ihm zugegangenen offiziellen Berichten und Loggbüchern glaube, die Blockade sei streng aufrecht erhalten worden".

einem feindlichen Hafen hat ja unter Umständen nur den Zweck, das Ein- und Auslaufen feindlicher Schiffe zu verhindern oder den Platz anzugreifen; es ist also aus dieser Tatsache allein die Absicht, eine auch für Neutrale verbindliche Blockade zu verhängen, nicht ohne weiteres zu entnehmen.

Man unterscheidet die generelle und die spezielle Notifikation.

a) Die generelle Benachrichtigung ergeht:

1. auf diplomatischem Wege an die neutralen Mächte;[1])

2. durch den Befehlshaber der blockierenden Seestreitkräfte an die Repräsentanten der neutralen Staaten in seinem Aktionsbereich und je nach den Umständen auch an die Lokalbehörden in den blockierten Hafenplätzen behufs Mitteilung an die dort befindlichen neutralen Schiffe.[2]) Die Art und der Weg dieser Mitteilungen hängt wesentlich von den zu Gebote stehenden Verbindungsmitteln ab.[3])

b) Eine besondere Bekanntgabe an die einzelnen in See betroffenen neutralen Schiffe ist erforderlich, falls Anlafs zu der Annahme vorliegt, dafs sie von der Blockade keine Kenntnis haben.[4]) Sie ist auch vielfach reglementarisch oder konventionell vorgeschrieben.[5]) Die besonderen Mitteilungen können aber von der Verpflichtung zur generellen Verkündung nicht entbinden, weil diese durch die Rücksichtnahme auf die maritimen Handelsinteressen der Neutralen unter allen Umständen geboten ist. Die Spezialnotifikation für alle Fälle verlangen, hiefse:

---

[1]) Hautefeuille (Questions, S. 12 f., 25 f., 38 f.) erkennt eine Verpflichtung dazu nicht an.

[2]) Englischerseits ist mehrfach die Auffassung zur Geltung gebracht worden, dafs diese Mitteilung nicht geboten sei. S. namentlich H. B. Deane, S. 32; Wildman, II. S. 182.

[3]) Die Bekanntmachung des Vizeadmirals Fourichon vom 12. August 1870, betr. die Verhängung der Blockade über die deutsche Nordseeküste, gelangte durch Vermittelung eines englischen Schiffes nach Cuxhaven und wurde dort übergeben, nachdem der Gouverneur von Helgoland es abgelehnt hatte, einen Lotsen zur Geleitung eines Parlamentärschiffes nach Cuxhaven zu stellen, um einem Mifsbrauch der durch diesen Lotsen erworbenen Kunde des Fahrwassers vorzubeugen. In der Ostsee unterliefs der Befehlshaber der französischen Seestreitkräfte, Vizeadmiral Bouet de Villaumez, nicht, soweit sich Gelegenheit bot, die Lokalbehörden der Küstenplätze in Kenntnis zu setzen. Solche Bekanntgaben sind mitgeteilt in Hirths Tagebuch des deutsch-französischen Krieges, I. No. 365.

[4]) In diesem Sinne auch neuerdings B. & C. J. §§ 3 und 4 und N. W. C. Art. 40.

[5]) Die Proklamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika vom 19. April 1861, durch welche das ganze Küstengebiet der Südstaaten in Blockadezustand erklärt wurde, verordnete die besondere Bekanntgabe (that neutral vessels would be individually notified at each blockaded port). Der Befehlshaber der nordatlantischen Blockadegeschwader beschränkte aber bei Bekanntmachung des wirklichen Beginnes der Blockade die Verpflichtung zu einer besonderen Mitteilung auf solche Schiffe, welche von dem Blockadezustand keine Kenntnis hatten; diese Auslegung der Verordnung des Präsidenten wurde von der Regierung nicht gemifsbilligt und auch von den Prisengerichten anerkannt, mit der Begründung, dafs es eine absurde Auslegung sein würde, wollte man eine Notifikation an solche erfordern, die schon Kenntnis haben.

das erste Unternehmen eines Blockadebruches regelmäfsig straflos stellen.[1])

Die Bekanntmachung hat die Küstenstrecke oder die einzelnen Hafenplätze, auf die sich die Blockade erstrecken soll, genau zu bezeichnen und anzugeben, mit welchem Tage sie in Wirksamkeit treten soll.[2]) Regelmäfsig wird neutralen Schiffen eine angemessene Frist zum Auslaufen zwecks Beendigung des Löschens und Ladens und der etwa noch erforderlichen Ausrüstung für die Reise bewilligt. Das Pr. P. R. bestimmte hierüber (§ 21): „Der Befehlshaber, welcher mit der Ausübung der Blockade beauftragt ist, hat nach seiner Ankunft auf der Blockadestation sämmtlichen in den Häfen residirenden Consuln die Blockade schriftlich anzuzeigen, zugleich auch die in dem Hafen liegenden neutralen Schiffe aufzufordern, binnen einer angemessenen, nach Anhörung der Vorschläge der Schiffsführer zu bestimmenden Frist den Hafen zu verlassen." Dies wird freilich nicht immer ausführbar sein; alsdann wird der betreffende Befehlshaber nach eigenem Befinden eine angemessene Frist zum Auslaufen festsetzen.[3])

Die selbstredende Voraussetzung für die Bewilligung des ungehinderten Auslaufens ist, dafs die neutralen Handelsschiffe nicht nach einem blockierten Platze bestimmt sind und nicht etwa Kriegskontrebande an Bord haben.

Das Verbot des Einlaufens tritt in Ermangelung besonderer Festsetzungen sofort mit der Verkündung in Kraft.[4])

---

[1]) S. auch Maclachlan, S. 534 f. — Abweichend erachten Hautefeuille (Questions, S. 13) und Gessner (Droit des neutres, S. 203 f. und 244) eine Spezialnotifikation für unerläfsliche Voraussetzung des Blockadebruches.

[2]) So N. W. C. Art. 39.

[3]) In den französischen Blockadeerklärungen vom 12. und 15. August 1870 wurde den in den deutschen Häfen der Nordsee und der Ostsee befindlichen neutralen Handelsschiffen eine zehntägige Frist zum Laden und Auslaufen bewilligt. — Im Jahre 1877 gestattete die türkische Regierung den neutralen Schiffen, welche die Frist zum Verlassen der in Blockadezustand erklärten russischen Häfen versäumt hatten, das Auslaufen mit der Mafsgabe, dafs die Ladung nur in einem türkischen Hafen verkauft werden dürfe. (Deutsches Handelsarchiv, 1877, II. S. 528.) — Der N. W. C. (Art. 43), ebenso wie vordem die B. & C. J. (§ 7), sieht eine dreifsigtägige Frist vor. S. auch R. i. P. M. § 36.

[4]) Die Bekanntmachung der deutschen Regierung, betreffend die Blockade venezolanischer Häfen im Dezember 1902, lautet: „Nachdem die Regierung der Vereinigten Staaten von Venezuela es abgelehnt hat, den ihr mitgetheilten Forderungen der kaiserlichen Regierung zu entsprechen, wird die Blockade über die Häfen von Puerto Cabello und Maracaibo verhängt. Die Blockade tritt am 20. Dezember 1902 in Wirksamkeit. Schiffe unter anderer als venezolanischer Flagge, die vor dem Datum dieser Bekanntmachung aus westindischen oder ostamerikanischen Häfen abgesegelt sind, erhalten eine Frist, und zwar Segelschiffe 20 Tage, Dampfer 10 Tage. Aus allen anderen Häfen erhalten Segelschiffe eine Frist von 40 Tagen, Dampfer eine solche von 20 Tagen. Schiffe unter anderer als venezolanischer Flagge, die an dem Tage dieser Bekanntmachung in den blockirten Häfen liegen, erhalten eine Frist von 15 Tagen. Schiffe, welche versuchen, die Blockade zu verletzen, werden den Mafsnahmen unterliegen, die völkerrechtlich und nach den Verträgen mit den neutralen Mächten zulässig sind. Berlin, den 20. Dezember 1902. Der Reichskanzler. Graf v. Bülow." (Reichsanzeiger vom 20. Dezember 1902.) — Die gleichzeitige Erklärung der englischen Regierung

Die Rücksicht auf die Neutralen erheischt auch eine Verkündung der Aufhebung der Blockade.[1])

§ 51.

Blockadebruch.

I. Tatbestand.

Blockadebruch ist jedes in Kenntnis einer Blockade auf deren Verletzung gerichtete Unternehmen. Bei Beurteilung der Frage, ob ein solches vorliegt, ist die Rechtsprechung der Prisengerichte zuweilen milde, zuweilen äufserst streng gegen den Reklamanten gewesen. Für einzelne Verhältnisse hat sich jedoch eine ziemlich gleichmäfsige Praxis gebildet. Die wichtigsten sind folgende:

1. Versegelung, Unkenntnis der Küste, Verlust des Kompasses und ähnliche Umstände schliefsen den Tatbestand des Blockadebruches nicht aus, gleichviel ob sie auf ein Verschulden des Kapitäns zurückzuführen sind oder nicht. Dem läfst sich die Berechtigung nicht absprechen, da die Rücksichtnahme auf solche Einwendungen eine gleichmäfsige Handhabung der Blockade unmöglich machen und falschen Vorspiegelungen aller Art Tür und Tor öffnen würde.[2])

2. Proviantmangel wird in der Regel nicht als eine Rechtfertigung für das Anlaufen des blockierten Hafens erachtet, durch welche die Folgen des Blockadebruches ausgeschlossen würden. Gegen Strenge in dieser Hinsicht läfst sich um so weniger etwas einwenden, als Proviant leicht beseitigt werden kann.[3])

3. Als Blockadebruch wird es ferner angesehen, wenn die Löschung oder Ladung aufserhalb der Blockadelinie durch Leichterfahrzeuge erfolgt, welche diese Linie passieren müssen; in diesem Falle sind nicht nur die Leichter nebst den etwa an Bord befindlichen Waren verfallen, sondern auch das Schiff und die an dessen Bord befindliche Ladung.

4. Dem Blockadebruch pflegt es gleichgestellt zu werden, wenn ein nach dem blockierten Platz bestimmtes Schiff aufserhalb der Blockadelinie in der Nähe zu Anker geht, beidreht oder kreuzt; denn es greift

---

bezeichnet als blockiert die Häfen La Guayra, Carenero, Guanta, Cumana, Carupano und die Orinokomündungen; im übrigen ist sie der deutschen gleichlautend.

[1]) R. Ital. Art. 909 No. 3.

[2]) Hazlitt und Roche, S. 160.

[3]) Der englische Prisenrichter Lord Stowell führte aus: „*The want of provisions is not an excuse, which will, on light grounds, be received, because an excuse, to be admissible, must show an imperative and overruling compulsion, to enter the particular port under Blockade. It may induce the master of a ship to seek a neighbouring port, but it can hardly ever force a person to resort exclusively to a blockaded port. What is said with respect to wind is of a different nature. I will not say that cases of necessity may not occur which would afford a sufficient justification. If a party can show, that he was under very great necessity and that four or five days he could get into no other port, I will certainly admit such an excuse, if well supported.*“ — S. auch Hazlitt und Roche, S. 159 f. — A. M. sind de Boeck, § 694; Macri, I. S. 635 f.

alsdann die Vermutung Platz, dafs das Schiff die erste sich darbietende Gelegenheit benutzen will, die Linie zu durchbrechen; die Erklärung des Kapitäns: er habe sich nur überzeugen wollen, ob die Blockade noch bestehe, und für diesen Fall von vornherein die Absicht gehabt, umzukehren, schliefst den Tatbestand nicht aus.[1]) Erhellt indessen in solchen Fällen die bona fides des Kapitäns, so kann von einem Unternehmen, die Blockade zu brechen, nicht die Rede sein. Der N. W. C. (Art. 42) enthält folgende Regelung: „*A neutral vessel may sail in good faith for a blockaded port, with an alternative destination to be decided upon by information as to the continuance of the blockade obtained at an intermediate port. In such case, she is not allowed to continue her voyage to the blockaded port in alleged quest of information as to the status of the blockade, but must obtain it and decide upon her course before she arrives in suspicious vicinity; and if the blockade has been formally established with due notification, sufficient doubt as to the good faith of the proceeding will subject her to capture.*“[2]) Das Reichs-Oberhandelsgericht hat in einem Urteil vom 23. Dezember 1872[3]) sich dahin ausgesprochen: „Die Behauptung . . . . . ., dafs es Pflicht des Schiffers sei, nach dem angeblich blockirten Hafen auszusegeln und sich dort von dem wirklichen Bestande der Blockade zu überzeugen, ist völlig ungegründet. Denn so handelnd würde der Schiffer Schiff und Ladung, wenn auch vielleicht nicht der prisengerichtlichen Condemnation, mindestens der Gefahr der Zurückweisung, meist auch der Gefahr der Aufbringung aussetzen.“

5. Der Tatbestand des Blockadebruchs pflegt nicht angenommen zu werden, wenn ein Schiff in Seenot, absichtlich oder unfreiwillig, in den blockierten Bereich kommt. Es ist dies ein Korrelat der Regel, dafs wenn höhere Gewalt die Blockadekreuzer zwingt, ihre Station zeitweilig aufzugeben, die Rechtsverbindlichkeit der Blockade dadurch nicht aufgehoben wird; offenbar ungerecht würde es sein, wollte man bei gleicher Voraussetzung für die Neutralen nicht eine Ausnahme zulassen.[4])

6. Blockadebruch pflegt dann nicht angenommen zu werden, wenn ein Schiff aufserhalb der Blockadelinie auf einem Umwege mit Benutzung von Binnentransportmitteln Waren von dem blockierten Platz erhält oder dorthin befördern läfst.[5])

7. Für den Tatbestand des Blockadebruchs ist nicht die schliefsliche Bestimmung des Schiffes oder der Ladung entscheidend, sondern

[1]) Abweichend HAUTEFEUILLE, Questions, S. 13.

[2]) S. auch B. & C. J., § 6. Ferner GESSNER, Droit des neutres, S. 244; v. BULMERINCQ, Prises marit., S. 39; UPTON, S. 291 f.; MACLACHLAN, S. 536 f., der in solchen Fällen auch nur eine Vermutung gegen das Schiff für begründet erachtet. — Im Prinzip abweichend ROSSE, Éléments, S. 10?.

[3]) Entsch. des Reichs-Oberhandelsgerichts, Bd. 8 (1873) S. 289 f., bes. S. 300.

[4]) R. i. P. M., § 40; RIVIER, Völkerrecht, § 68 (S. 458).

[5]) Noten in Betreff des Baumwollenexports via Matamoros während der Blockade der Häfen der Konföderierten Staaten von Nordamerika durch die Flotte der Nordstaaten s. im Staatsarchiv, Bd. 4 No. 607 und wegen des Warenimports das. Bd. 9 No. 1935.

lediglich der Umstand, ob das Schiff **zunächst** nach einem blockierten Hafen bestimmt ist. Die **Theorie von der Einheitlichkeit der Reise** in dem Falle, dafs ein von einem neutralen Platz abgegangenes neutrales Schiff zunächst nach einem nicht blockierten Platz bestimmt, für die Folge aber die Weiterbeförderung seiner Ladung (sei es mit demselben Schiff, sei es nach Umladung auf ein anderes Schiff) nach einem blockierten Hafen in Aussicht genommen war, ist zu verwerfen. Diese Theorie war während des nordamerikanischen Sezessionskrieges von dem Prisengericht der Vereinigten Staaten in dem Falle der englischen Bark „Springbok" zur Geltung gebracht worden.[1]) Die Wissenschaft hat sie seitdem vielfach bekämpft.[2])

8. Ungleichmäfsig ist die Behandlung derjenigen Schiffe, welche sich nur auf der Tour nach einem blockierten Platze befinden. Die englischen und amerikanischen Prisengerichte haben darin, nach dem Vorgang der niederländischen Ordonnanz vom 26. Juni 1630, ein die Verurteilung begründendes Unternehmen des Blockadebruchs gefunden. Auch die amerikanische B. & C. J. hat diesen Standpunkt im § 8 aufrechterhalten,[3]) und dementsprechend erklärt auch der oberste Gerichtshof zu Washington in dem bereits[4]) erwähnten Urteil, betreffend das englische Schiff „Adula": *„The sailing of a vessel with a premeditated intent to violate a blockade is* ipso facto *a violation of the blockade, and*

---

[1]) Die „Springbok" befand sich auf der Tour von England nach dem Hafen von Nassau (Bahama-Inseln). Sie wurde von einem nordamerikanischen Kreuzer angehalten und aufgebracht, weil die Annahme begründet erschien, dafs ihre schliefsliche Bestimmung einer der blockierten Häfen der Südstaaten sei, und sodann als gute Prise erklärt.

[2]) Mit der Frage hat sich namentlich Sir Travers Twiss beschäftigt und seine Anschauung in folgenden Abhandlungen, deren Ausgangspunkt der Springbok-Fall ist, dargelegt: a) The doctrine of continous voyages as applied to contraband of war and blockade, contrasted with the declaration of Paris 1856 (Law Magazine and Review, Nov. 1877); b) dasselbe Thema in französischer Sprache, als Denkschrift für die Konferenz der Association for the reform and codification of the law of nations in Antwerpen, Paris 1877; c) Belligerent Right on the High Seas since the Declaration of Paris (1856), London 1884, S. 19 f.; d) in der Rev. de dr. i. Bd. 16 (1884) S. 125 f. Sodann L. Gessner a) Zur Reform des Seekriegsrechts, Berlin 1875, S. 20 f., engl. übersetzt unter dem Titel: A juridical review of the case of the British Barque „Springbok"; b) Zur Theorie von der Einheit der Reise in Bezug auf die Kriegskontrebande und das Blockaderecht, in No. 340 und 341 der Augsburger Allgemeinen Zeitung von 1877; c) Droit des neutres, S. 137 f. — S. ferner: die Zusammenstellung und Erörterung der Ansichten bei Wharton, III. § 362 (S. 394 f.); J. C. Bancroft Davis, Les tribunaux de prises des États-Unis; lettre à Sir Travers Twiss, Paris 1878; D. C. L. (anonym) a) The Judgments of the prize courts of the United States of America in the case of the British barque „Springbok" and her cargo, London 1880; b) [in franz. Übersetzung] Jugements des cours de prises des États-Unis d'Amérique dans l'affaire de la barque anglaise „Springbok" et de son chargement, Paris, s. a. (Amyot); F. v. Martens, Völkerrecht, II. S. 532; Geffcken, bei Heffter, Anm. 5 zu § 156; Bluntschli, Anm. 5 zu § 535; Ullmann, S. 331 Anm. 6; Rosse, Éléments, S. 101 f.; Fauchille, S. 331 f.; Bonfils, §§ 1666, 1667; Hazlitt und Roche, S. 161 f. — Das Institut de droit international hat im R. i. P. M. (§ 44) den Satz aufgestellt: *„En aucun cas, la supposition d'un voyage continu ne peut justifier la condamnation pour violation de blocus."*

[3]) Unten S. 277. — [4]) Oben S. 265.

renders her subject to capture from the moment she leaves the port of departure." Andere Staaten haben das entgegengesetzte Prinzip aufgestellt. So bestimmte das Pr. P. R. im § 25: „Die Ausklarirung nach einem blockirten Hafen oder der Lauf des Schiffes nach einem solchen Hafen gilt noch nicht als Versuch, die Blockade zu durchbrechen."[1])

Auch die Wissenschaft hat mit Recht jenen Standpunkt bekämpft und die Wegnahme nur dann für gerechtfertigt erachtet, wenn das Schiff sich der Blockadelinie soweit nähert, dafs die Absicht, trotz der Blockade hindurchzufahren, offenbar wird. HEFFTER[2]) bemerkt dazu: „Nicht allein unbillig, sondern sogar ungerecht ist und wird es allezeit sein, ein neutrales Schiff schon deshalb, weil es sich auf dem Wege nach einem blockirten Orte befindet, wenn auch in noch so weiter Entfernung, in den Fall einer Blockadeverletzung zu erklären. Es ist hier nicht nur die Möglichkeit vorhanden, dafs das Schiff bei Fortsetzung seines Laufes die Blockade aufgehoben findet; seine Intention ist auch gewifs nicht sofort als eine unveränderliche anzusehen." Dieser Darlegung entsprechend hat das Institut de droit international in den §§ 43 und 44 des R. i. P. M. folgende Grundsätze aufgestellt: „*Un navire de commerce sera saisi pour violation de blocus lorsqu'il aura essayé par force ou par ruse de pénétrer à travers la ligne de blocus;*[3]) *ou si, après avoir renvoyé une première fois, il a essayé de nouveau de pénétrer dans le même port. — Ni le fait qu'un navire de commerce est dirigé sur un port bloqué, ni le simple affrètement, ni la seule destination du navire pour un tel port ne justifient la saisie pour violation de blocus.*"

Der Tatbestand des Blockadebruchs setzt regelmäfsig die Kenntnis von dem Bestehen der Blockade voraus. Ob diese Kenntnis vorliegt, ist nach den Umständen zu beurteilen. Soweit nicht konventionelle oder reglementarische Festsetzungen über die Beweisführung den Ausschlag geben, pflegt man anzunehmen, dafs sie vorhanden ist, wenn die Benachrichtigung an den neutralen Staat, dessen Flagge das Schiff führt, ergangen und eine nach den Umständen des Falles angemessene Frist verstrichen ist. Der neutrale Staat ist gehalten, die ihm bekannt gewordene Verhängung der Blockade in geeigneter Weise seinen Untertanen mitzuteilen; diese haben völkerrechtlich die Folgen einer Nichterfüllung jener Verpflichtung zu tragen. Die blockierende Macht hat ihre Schuldigkeit mit der Notifikation getan; sie ist alsdann zu der Erwartung berechtigt, dafs der neutrale Staat, dem sie zugegangen, die erforderliche Bekanntmachung erläfst.

Die hieraus sich ergebende Vermutung für die Kenntnis von dem Blockadezustand kann aber dann nicht Platz greifen, wenn ein Schiff vor und seit Verhängung der Blockade in See gewesen ist. Die englischen Prisengerichte haben jedoch regelmäfsig die Tatsache, dafs die Bekanntgabe einer Blockade auf diplomatischem Wege oder anderweit generell erfolgt war, als ausreichend für den Nachweis der Kenntnis

[1]) Ebenso das japan. P. R. im Art. 31. — [2]) § 156.
[3]) Das hatte bereits die bewaffnete Neutralität von 1800 verkündet.

erachtet, mit der Begründung: die Wirkung der Mitteilung an eine fremde Regierung erstrecke sich auf alle Angehörigen des betreffenden Staates; sie würde unnütz sein, wollte man diesen gestatten, sich auf Unkenntnis der Notifikation zu berufen. Soweit eine Spezialnotifikation nicht vorgeschrieben ist, könne der Kapitän eines neutralen Schiffes einer generellen Notifikation der Blockade gegenüber nur unter ganz besonderen Umständen zu dem Einwande verstattet werden, dafs er von derselben keine Kenntnis gehabt habe. Sei das wirklich nicht der Fall gewesen, so möge er wegen Schadloshaltung bei seiner Regierung vorstellig werden, aber er könne daraus einen Entschuldigungsgrund vor dem Prisengericht einer kriegführenden Macht nicht herleiten.

Bei einer länger andauernden gehörig notifizierten Blockade wird man allerdings regelmäfsig von deren Notorietät ohne weiteres ausgehen.

Das Pr. P. R. gab in den §§ 23 und 24 den Befehlshabern der Kreuzer einen angemessenen Spielraum; es bestimmte: „Ein Versuch, die Blockade zu durchbrechen, ist bei einem neutralen Schiffe nur dann anzusehen, wenn das Schiff von der Blockade Kenntnifs hatte. — Ob das Schiff von der Blockade Kenntnifs hatte, ist nach den Umständen des Falles zu beurtheilen, in welcher Beziehung insbesondere die längere oder kürzere Zeit von Einflufs ist, welche seit der Verkündung und Anzeige der Blockade verstrichen ist. Wenn der Befehlshaber des betreffenden Kriegsfahrzeuges dafür hält, dafs die Blockade dem Schiffe nicht bekannt gewesen sei, so hat er dasselbe davon in Kenntnifs zu setzen, diese Benachrichtigung auf den Schiffspapieren, insbesondere auf den zum Ausweis der Nationalität dienenden Urkunden, sowie im Journal des Schiffes zu vermerken, das letztere zurückzuweisen und zur Aenderung seines Laufes zu veranlassen."

Diese Normen entsprechen dem Wesen der Verhältnisse, ebenso wie die neuere Festsetzung im § 5 der B. & C. J.: *„Should it appear from a vessel's clearance that she sailed after notice of blockade had been communicated to the country of her port of departure, or after the fact of blockade had, by a fair assumption, become commonly known at that port, she should be sent in as a prize. There are, however, treaty exceptions to this rule, and these exceptions should be strictly observed."*

II. Rechtsfolgen.

Folge des Blockadebruchs ist die Aufbringung und Einziehung des Schiffes bezw. der Ladung, der letzteren unter folgenden Voraussetzungen:

a) wenn und soweit der Reeder zugleich ihr Eigentümer ist;

b) wenn der Eigentümer der Waren zur Zeit ihrer Bestimmung nach dem blockierten Platz von der Blockade Kenntnis hatte.

In anderen Fällen hat man die Ladung oder, wenn Kriegskontrebande darunter war, denjenigen unverfänglichen Teil, dessen Eigentümer gutgläubig war, freigegeben.[1])

---

[1]) Über die Berechtigung zur Einziehung der Ladung unter den vorgedachten Voraussetzungen und die Praxis s. Vattel, III. § 117; Ortolan, II.

Die **Besatzung des genommenen neutralen Schiffes ist freizulassen.** Als zulässig gilt jedoch die Zurückhaltung einzelner Personen derselben bis zur Entscheidung des Falles im prisengerichtlichen Verfahren zum Zwecke ihrer Vernehmung bei der Beweiserhebung (s. oben S. 189).[1])

Über die Grenzen der Verfolgung von Blockadeverletzungen gehen die Meinungen auseinander. Die englisch-amerikanische Praxis hat, anknüpfend an die niederländische Ordonnanz von 1630, in der Regel eine Verfolgung bis zur Vollendung der Rückreise für zulässig erachtet. Mit Recht ist aber eine solche Ausdehnung des Blockaderechts vielfach bekämpft worden, namentlich von HAUTEFEUILLE,[2]) BLUNTSCHLI,[3]) GESSNER,[4]) DE BOECK,[5]) FAUCHILLE.[6])

Geht man davon aus, dafs jede Blockade ihrer Natur nach an eine bestimmte Örtlichkeit gebunden ist, so liegt die Folgerung nahe, dafs eine Repression gegen Blockadebruch nur in dem Bereich ihrer Wirksamkeit zulässig ist. Gegen die unmittelbare, d. h. im Blockadebereich begonnene und darüber hinaus fortgesetzte, Verfolgung eines Blockadebrechers wird sich freilich nichts einwenden lassen. Noch im Jahre 1898 hat jedoch die Regierung der Vereinigten Staaten den englisch-amerikanischen Standpunkt aufrechterhalten; die B. & C. J. (§ 8) besagt nämlich: „*The liability of a blockade runner to capture and condemnation begins and terminates with her voyage. If there is good evidence that she sailed with intent to evade the blockade she is good prize from the moment she appears upon the high seas. Similarly, if she has succeeded in escaping from a blockaded port she is liable to capture at any time before she reaches her home port. But with the termination of the voyage the offence ends.*“

Dieselbe Auffassung hatte FRANCIS J. LIPPIT in einem am 23. Juli 1897 im Naval War College zu Washington gehaltenen Vortrage (naval captures) dahin zum Ausdruck gebracht: „*After a breach the ship and her cargo remain capturable until the end of the voyage. The reason of this is plain. Her breach of blockade has forfeited ship and cargo and made herself liable to be persued and captured. And if afterwards caught by the belligerent, wether at only 5 or 10 miles, or at 500 miles from the port — the voyage still continuing — it makes no difference in principle.*“

Es liegt auf der Hand, dafs die Durchführung solcher Grundsätze zu unabsehbaren Belästigungen des Seeverkehrs der Neutralen führen

---

S. 357; WILDMAN, II. S. 203; PHILLIMORE, III. S. 316 f.; PISTOYE und DUVERDY, S. 379; BLUNTSCHLI, § 840; GESSNER, Droit des neutres, S. 227 f. und 244 f.; v. BULMERINCQ, Prises marit., S. 39; DE BOECK, §§ 703, 704; MACLACHLAN, S. 539; HAZLITT und ROCHE, S. 176 f.

[1]) PIÉDELIÈVRE (§ 1097) erachtet die Zurückhaltung der Besatzung als kriegsgefangen für berechtigt. Dem steht die moderne Praxis entgegen, welche auch Ausdruck gefunden hat im § 9 der B. & C. J. und im Art. 45 des N. W. C., der bestimmt: „*The crews of neutral vessels violating or attempting to violate a blockade are not to be treated as prisoners of war, but any of the officers or crew whose testimony may be desired before the prize court should be detained as witnesses.*“

[2]) Droits et devoirs, II. S. 225 f. — [3]) § 836. — [4]) Droit des neutres, S. 229 f. — [5]) § 702. — [6]) S. 355.

mufs, zu Konsequenzen, deren man sich wohl bei ihrer Aufstellung nicht bewufst gewesen ist.

Die Verfolgbarkeit eines neutralen Schiffes wegen Blockadeverletzung bis zur Beendigung der Reise entspricht ebensowenig dem Wesen der Blockade, wie die Inanspruchnahme solcher Schiffe, die sich nur auf der Tour nach einem blockierten Platze befinden.[1]) Nimmt man das Gegenteil an, so hätte z. B. ein russisches Schiff, welchem es während der Blockade vor Cuba gelungen war, aus dem Hafen von Havana auszulaufen und die Blockadelinie ungehindert zu passieren, und welches alsdann die Reise nach Riga fortsetzte, noch in der Ostsee von einem amerikanischen Kreuzer aufgebracht werden dürfen; und es hätte ein deutsches Schiff, wenn es in Bremen nach einem blockierten Hafen der Philippinen ausklariert hatte, in der Nordsee von einem amerikanischen Kreuzer aufgebracht und durch ein amerikanisches Prisengericht wegen Blockadebruchs kondemniert werden können. Überhaupt würde nichts entgegengestanden haben, dafs die Vereinigten Staaten in der Ost- und Nordsee Kreuzer stationiert und in diesen Gewässern aufserhalb der Hoheitsgrenzen jedes neutrale Handelsschiff auf die Möglichkeit eines beabsichtigten oder ausgeführten Blockadebruchs untersucht hätten. Die Unhaltbarkeit von Festsetzungen, welche derartige Konsequenzen ergeben, leuchtet von selbst ein. Ihr Ausgangspunkt fällt in eine Zeit zurück, in welcher Seeverkehr und Volkswirtschaft, Kriegführung und Völkerrecht einen völlig anderen Charakter hatten wie in der Jetztzeit.[2])

Nach Aufhebung der Blockade ist jede Wegnahme wegen unternommenen oder früher begangenen Blockadebruchs unstatthaft.[3]) Für den ersteren Fall ist überhaupt in Ermangelung der Fortdauer der Blockade auch eine Verletzung derselben undenkbar, und für den zweiten mufs man davon ausgehen, dafs mit der Beendigung der Blockade alle aus dem Blockaderecht hervorgehenden Befugnisse der blockierenden Macht, soweit sie nicht bereits tatsächlich geltend gemacht worden sind, von selbst wegfallen; es ist daher nur noch ein Prisenurteil bezüglich weggenommener Schiffe statthaft.

---

[1]) Oben S. 274, 275.

[2]) Dennoch wird in einem Artikel „Seekriegsrecht und Seekriegführung“, in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Jahrg. 1898, S. 403, eine solche Ausdehnung des Blockaderechts für zulässig erachtet.

[3]) Dies erkennt auch die englische und amerikanische Praxis an; s. MACLACHLAN S. 539 f; FRANCIS J. LIPPIT in dem vorseitig erwähnten Vortrage.

V. Abschnitt.

Visitationsrecht.

§ 52.

Allgemeine Grundsätze.

I. Begründung.

Die Befugnis der Kriegführenden, Handelsschiffe auf See anzuhalten und einer Untersuchung zu unterwerfen, beruht auf unvordenklicher Übung. Sie ist in der Praxis unbestritten; Meinungsverschiedenheiten bestehen nur hinsichtlich der Art ihrer Ausübung neutralen Schiffen gegenüber und hinsichtlich ihrer Begrenzung. Sie wird am zutreffendsten mit dem Ausdruck Visitationsrecht (droit de visite, right of visit and search)[1]) bezeichnet.

Der Zweck des Visitationsrechts ist ein doppelter. Zunächst handelt es sich um Feststellung der Nationalität des Schiffes und sodann, wenn die neutrale Qualität konstatiert ist, um die Vergewisserung darüber, ob das Schiff einer Verletzung der Neutralitätspflichten schuldig ist. Insbesondere wird es darauf ankommen, zu ermitteln:

a) ob das neutrale Schiff Kriegskontrebande an Bord hat;

b) ob es im Begriff ist, nach einem blockierten Hafen zu gehen oder ob es von einem solchen herkommt;

c) ob es etwa im Dienste des Feindes steht oder feindliches Staatseigentum an Bord hat — feindliches Privateigentum ist durch die neutrale Flagge gedeckt (S. 227, II.).

Die Notwendigkeit des Visitationsrechts liegt klar auf der Hand. So lange überhaupt die Wegnahme feindlicher Kauffahrteischiffe als Seebeute statthaft ist, und so lange das Recht besteht, neutrale Schiffe, welche, sei es durch versuchten Blockadebruch, sei es durch Unterstützung des Feindes mittels Zufuhr von Kriegskontrebande oder auf andere Weise die Pflichten der Neutralität verletzen, der Aufbringung zu unterwerfen, müssen die Kriegführenden in der Lage sein, sich über die Nationalität der Kauffahrteischiffe Gewifsheit zu verschaffen, und berechtigt, die Bestimmung eines neutralen Schiffes und den Charakter seiner Ladung festzustellen. Wenn daher auch die Grenzen des Visitationsrechts vielfach schwanken, so kann doch das Recht an und für sich nicht mit Fug in Frage gestellt werden. In diesem Sinne erklärte auch in der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 19. Januar 1900 der Staatssekretär des Auswärtigen Amts als praktisch geltendes Recht: „Neutrale Handelsschiffe auf hoher See und in den Territorialgewässern der Kriegführenden unterliegen, von dem Convoirecht ab-

---

[1]) Über die Bezeichnung s. Th. Barclay, Le droit de visite etc., in der Rev. de dr. i. 1900, S. 454 f.

gesehen, dem Visitationsrecht der Kriegschiffe der kriegführenden Theile."[1])

II. Zuständigkeit.

Befugt zur Ausübung des Visitationsrechts sind Kriegsschiffe und Kaper, letztere jedoch nur, sofern für sie das Recht nicht konventionell oder reglementarisch ausgeschlossen ist. So behält der N. W. C. (Art. 30) die Befugnis lediglich den Kriegsschiffen vor, während die spanische Instruktion vom 24. April 1898 (Art. II.) sie auch für Hülfskreuzer und Kaper vorsah.[2])

III. Örtliche Begrenzung des Visitationsrechtes.

Die Ausübung ist zulässig auf dem ganzen Kriegsgebiet, also auf offener See und in den Territorialgewässern der Kriegführenden, nicht aber auf neutralem Seegebiet.[3]) Einer Ausübung des Visitationsrechts im nationalen Seegebiet des eigenen Bundesgenossen steht grundsätzlich nichts entgegen;[4]) der Bundes-

[1]) Doktrinäre Bedenken sind nur vereinzelt erhoben, so von DE RAYNEVAL, De la liberté des Mers, Paris 1811, I. S. 154 f. — Das Visitationsrecht ist auch keineswegs, wie GESSNER (Droit des neutres, S. 252) anzunehmen scheint, ein Ausnahmerecht; diesen Charakter trägt es höchstens in dem Sinne wie das Kriegsrecht überhaupt. — Neuerdings bemüht sich KLEEN (Neutralité, II. § 188) nachzuweisen, dafs das Visitationsrecht hinsichtlich der Neutralen der juristischen Begründung entbehre; seine Ausführungen leitet er mit der petitio principii ein: man könne von der Begründung eines Rechts im eigentlichen Sinne nicht bei einer Übung sprechen, die, wie das sog. Visitationsrecht, zugleich die Freiheit des Meeres und die Exterritorialität der Schiffe verletze. Er übersieht vor allem, dafs dieses Recht nicht blofs durch Jahrhunderte langen, von der Überzeugung seiner Notwendigkeit getragenen Gebrauch, sondern auch durch zahlreiche Verträge begründet ist. Dem entspricht auch die weitaus herrschende Meinung. So führt ROLIN-JACQUEMYNS (in der Rev. de dr. i. Bd. 23 S. 561) aus: „*Le droit de visite ... est essentiellement un droit de haute police défensive, reconnu en temps de guerre aux belligérants vis-à-vis des neutres. Il faut empêcher que ceux-ci n'abusent de leur liberté commerciale au profit de l'adversaire ... nul doute sur l'existence de ce droit.*" — BONFILS (§ 1591): „*Il [le droit de visite] est reconnu par tous les traités. Pas un seul ne l'a mis en doute ... La pratique est uniforme et universelle sur ce point. Les traités européens s'y rapportent comme à un droit préexistant. Le but des conventions spéciales est seulement de le conformer d'une manière précise, d'en régler l'exercice, d'en fixer les détails et de mettre fin aux controverses sur les modes d'exécution.*" — HAZLITT und ROCHE (S. 272): „*The rights of a belligerent nation against the delinquencies of neutrals would be existing in vain if she were not armed with a practical power, by which those rights may be enforced. Such a power, by the law of nations, regularly exists; and it is called the power of visitation and search.*" — S. auch DE OLIVART, II. S. 345 f.

[2]) Vgl. auch den Vortrag von KASSEGER „Entspricht die Pariser Deklaration von 1856 der Praxis des Seerechts?"[!], in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Jahrg. 1899, S. 734 f.; ferner DE OLIVART, II. S. 349. — DUPUIS (§§ 242, 250) erkennt die Befugnis für Kaper an, fügt aber hinzu: die Signatarmächte der Pariser Seerechtsdeklaration würden sich die Ausübung wohl nicht gefallen lassen. — Über die Verwendung von ad hoc angenommenen, nicht der Kriegsflotte angehörigen Schiffen s. HAZLITT und ROCHE, S. 300, 301.

[3]) S. u. a. die französische Instruktion vom 25. Juli 1870, § 4; das russische P. R. von 1895, Art. 16; R. i. P. M., §§ 8, 9, 10, 14.

[4]) Sie erfolgte mehrfach während des chinesisch-japanischen Krieges 1894 durch japanische Kriegsschiffe in den Territorialgewässern des mit Japan verbündeten Korea. S. hierüber TAKAHASHI, S. 48 f. und 108 f., sowie den Bündnisvertrag mit Korea, das. S. 171 f.

genosse ist aber befugt, sein Gebiet auszuschliefsen. HEFFTER[1]) und GESSNER[2]) erklären die Vornahme der Visitation im Gebiet des Bundesgenossen nur für zulässig bei ausdrücklich oder stillschweigend erteilter Genehmigung des letzteren.

Die Ausübung des Visitationsrechts ist aber begrenzt durch die Zwecke, welche damit verfolgt werden. Demgemäfs wird dasselbe in solchen Meeren, welche dem engeren Kriegsschauplatz fern liegen, gegen neutrale Schiffe nur soweit auszuüben sein, als wirklich der gegründete Verdacht einer Neutralitätspflichtverletzung vorliegt.[3])

Die Beschlagnahme deutscher Schiffe während des südafrikanischen Krieges im Winter 1899/1900 in den ostafrikanischen Gewässern veranlafste die deutsche Regierung, die englische auf die Notwendigkeit hinzuweisen, die Kommandanten der englischen Kriegsschiffe dahin zu instruieren, dafs alle deutschen Handelsschiffe aufserhalb der Nähe des Kriegsschauplatzes, jedenfalls aber von Aden ab nordwärts, nicht zu behelligen seien. Dem wurde entsprochen.[4])

IV. Neutrale Schiffe des öffentlichen Dienstes.

Kriegsschiffe und andere Staatsschiffe der Neutralen sind dem Visitationsrecht nicht unterworfen.[5]) Es folgt dies unmittelbar aus dem Charakter der im öffentlichen Dienste stehenden Schiffe. Die B. & C. J. ging daher zu weit, wenn sie im Artikel 12 alle neutralen Schiffe als dem Visitationsrechte unterworfen erklärte. Die Befreiung gilt namentlich auch für Staatspostdampfer der Neutralen, deren Führer ein Seeoffizier des Dienststandes ist; aber auch ohne die letztere Voraussetzung pflegt man Postdampfern gegenüber, gleichviel

---

[1]) § 168. — [2]) Droit des neutres, S. 314.

[3]) Während des Krieges zwischen Rufsland und der Türkei hielt am 25. Juli 1877 ein russisches Kanonenboot in der Nähe der japanischen Küste (sogar innerhalb Kanonenschufsweite von derselben) die deutsche Brigg „Oceanus“ an und entsendete einen Offizier mit Begleitung an deren Bord, welcher die Schiffspapiere einsah und über die Ladung nähere Information einzog. — In diesem Verfahren lag, abgesehen von der Verletzung der japanischen Territorialhoheit, ein Mifsbrauch des Visitationsrechts. Denn es war notorisch, dafs die ostasiatischen Gewässer von türkischen Schiffen nicht besucht wurden; zudem setzte der „Oceanus“, sobald er das russische Kriegsfahrzeug als solches erkannt hatte, die deutsche Flagge. Unter den obwaltenden Umständen konnte auch der russische Kommandant füglich nicht der Vermutung Raum geben, dafs das deutsche Schiff Kriegskontrebande für die Türkei führte oder anderweit im Begriff wäre, dem Feind Vorschub zu leisten. Sein Verfahren stand also mit dem Zweck des Visitationsrechts nicht im Einklang. — S. auch FIORE, § 1741. A. M. sind DE OLIVART, II. S. 348 und KLEEN, Neutralité, II. S. 291 und 519.

[4]) Erklärung des Staatssekretärs Grafen Bülow im Deutschen Reichstag am 19. Januar 1900. — S. auch BARCLAY, in der Rev. de dr. i., 1901, S. 628. — Übrigens hatte schon der italienische Erlafs vom 20. Juni 1866 festgesetzt (Art. X): „Obwohl das [Visitations]recht in Kriegszeiten unbeschränkt ... ausgeübt werden kann, empfehle ich Ihnen [den Kommandanten der Schiffe etc.] nichts destoweniger, es nur in denjenigen Gewässern und unter denjenigen Umständen auszuüben, welche Beweggründe für die Annahme gewähren, dafs die Visitation die Konfiskation des visitierten Schiffes zur Folge haben könne.“

[5]) HAUTEFEUILLE, Droits et devoirs, III. S. 9; PHILLIMORE, III. § 334; GESSNER, Droit des neutres, S. 313, 314; DUPUIS, § 243; DE OLIVART, II. S. 346; R. i. P. M. § 14.

ob sie Staatseigentum oder nur staatlicherseits mit der Beförderung der Posten betraut sind, besondere Rücksichtnahme walten zu lassen.

Auch nach Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges hatte die amerikanische Regierung in einer Proklamation vom 26. April 1898 ihre Kriegsschiffe angewiesen, das Durchsuchungsrecht Postdampfern gegenüber nur dann auszuüben, wenn augenscheinlich Gründe für den Verdacht vorlägen, dafs ein Zuwiderhandeln gegen die Bestimmungen über Kriegskontrebande oder Blockade stattfindet. — Das R. i. P. M. enthält im § 17 die Norm: „*Lorsque le navire à visiter est un paquebot-poste, il ne sera pas visité, si le commissaire du gouvernement dont il porte le pavillon, se trouvant à son bord, déclare par écrit que les paquebot ne transporte ni des dépêches ni des troupes pour l'ennemi, ni de la contrebande de guerre pour le compte ou à destination de l'ennemi.*"

Bei den Verhandlungen zwischen Deutschland und England wegen der Beschlagnahme deutscher Postdampfer im Winter 1899/1900 erzielte die deutsche Regierung das bündige Zugeständnis: Die englischen Kreuzer würden angewiesen werden, die unter der deutschen Handelsflagge fahrenden Reichspostdampfer, welche die Reichspostflagge im Grofstop führen, nicht auf blofsen Verdacht hin anzuhalten oder zu durchsuchen.[1])

V. Ausübung während eines Waffenstillstandes.

Der Ausübung des Visitationsrechts während eines Waffenstillstandes steht nichts entgegen, sofern in der Waffenstillstandskonvention darüber nicht anderweit Bestimmung getroffen ist. Denn sie ist kein Akt der Feindseligkeit; zudem würde die zeitweilige Nichtausübung zu einer mifsbräuchlichen Unterstützung des Gegners seitens Neutraler auf dem Seeverkehrswege in uneingeschränkter Ausdehnung führen können.[2])

VI. Visitation durch Neutrale.

Voraussetzung der Ausübung des Visitationsrechts ist, dafs der visitierende Kreuzer einer kriegführenden Macht angehört. Es kann mithin neutralen Kriegsschiffen die Befugnis, die Legitimation von Kreuzern der Kriegführenden dazu zu prüfen, nicht eingeräumt werden. Ein Visitationsrecht auf seiten neutraler Kriegsschiffe existiert nicht.

Kapern gegenüber, die im Begriffe waren, ein englisches Kauffahrteischiff aufzubringen, hat allerdings England ein solches Recht für seine Kriegsschiffe in Anspruch genommen. Selbstredend steht den Kriegsschiffen aller Nationen die Befugnis zu, die unter der Flagge einer kriegführenden Macht als Kaper fahrenden Schiffe dann zu visitieren, wenn gegen sie der Verdacht der Piraterie begründet erscheint.

[1]) Erklärung des Staatssekretärs Grafen Bülow, a. a. O. — S. auch Blaubuch „Africa No. 1" (1900), Aktenstücke No. 22 Anl. 1 und No. 54; ferner die treffende Kritik bei Heinze, a. a. O. (s. o. S. 242 Anm. 1) S. 37 f. — Über den früheren abweichenden Standpunkt der englischen Regierung s. Dupuis, § 248.

[2]) Dupuis, § 241; Kleen, Neutralité, II. §§ 195, 211, unter näherer Begründung. Abweichend Hautefeuille, Droits et devoirs, IV. S. 44 und de Negrin, § 282.

§ 53.
Verfahren.

Das Verfahren bei der Visitation ist vielfach vertragsmäfsig geregelt, und aufserdem durchweg mehr oder weniger ausführlich in den einzelstaatlichen Instruktionen normiert. Als Muster hat in der Regel Artikel 17 des pyrenäischen Friedensvertrages vom 7. November 1659 gedient, welcher lautet: „*Les navires d'Espagne, pour éviter tout désordre, n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires Français et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement, à qui seront montrés les passeports par le maître du navire Français, par lesquels il puisse apparoir non-seulement de la charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ces deux moyens, on puisse connaître, s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité du dit navire que de son maître ou patron; auxquels passeports et lettres de mer, ce décret donnera entière foi et créance.*"[1])

Ferner ist in allen neueren den Gegenstand behandelnden Instruktionen die Weisung enthalten, dafs die Visitation in möglichst schonender Weise und ohne unnötige Belästigungen ausgeübt werden soll.

Das Verfahren zerfällt je nach den Umständen des einzelnen Falles in zwei oder drei Akte, welche aber alle der Ausflufs desselben Rechts sind. Das Visitationsrecht umfafst nämlich die Befugnis der Anhaltung, der Prüfung der Papiere und der eigentlichen Durchsuchung.

I. Anhaltung.[2])

Der Kreuzer nähert sich dem zu visitierenden Schiff und gibt durch einen Kanonenschufs (vgl. S. 114) das Signal zum Beidrehen oder Stoppen. Dieser Schufs mufs unter der Nationalflagge abgegeben werden; hierdurch wird die Legitimation zur Ausübung des Visitationsrechts angezeigt. Zur Nachtzeit ist über der Flagge eine Laterne zu setzen.[3])

---

[1]) Über spätere diesen Gegenstand betr. spanische Verträge s. GALIANO, Exercice du droit de visite, exercice et conséquences du blocus, contrebande de guerre, prises maritimes, im Journ. de dr. i. pr., Bd. 25 (1898) S. 517 f.

[2]) Die Anhaltung von Kauffahrteischiffen hatte früher nicht allein den Zweck der Visitation, sondern sie erfolgte auch, um Erkundigungen über den Feind einzuziehen, und ferner, um die angehaltenen Schiffe zu verhindern, dem Feinde Nachrichten zu übermitteln; zu letzterem Zwecke wurden diese nicht selten gezwungen, bei der Flotte zu bleiben. Bei den Erkundigungen wurden eine Reihe bestimmter Fragen gestellt, aus deren Beantwortung auf die Stärke der feindlichen Flotte, den Ort ihres voraussichtlichen Aufenthaltes und ihren Kurs geschlossen werden konnte. Wurde der Kapitän des neutralen Kauffahrteischiffes überführt, wissentlich falsche Mitteilungen gemacht zu haben, so behandelte man ihn, sofern man seiner noch habhaft werden konnte, als Feind. V. E. THELLUNG v. COURTLARY, Darstellung der Marine, Zürich und Leipzig 1818, I. S. 251 f.

[3]) Franz. Dekret vom 15. August 1851, Art. 125; nordamerikanische Instruktion vom 18. August 1862; R. i. P. M., § 11.

Der Gebrauch einer falschen Flagge bei Abgabe des Signalschusses ist völkerrechtswidrig.[1])

Das japanische P. R. schreibt im Artikel 12 vor, dafs die Anweisung zum Stoppen durch Flaggensignal oder durch das Nebelhorn gegeben werden soll und nur, wenn das nach den Verhältnissen untunlich ist oder das Schiff nicht Folge leistet, durch Schüsse. Die Zweckmäfsigkeit dieser Anordnung ist anzuerkennen.

Betreffs der Entfernung, in welcher sich der Kreuzer von dem Schiffe, welches visitiert werden soll, zu halten hat, geben die zahlreichen Verträge und Reglements sehr abweichende Bestimmungen. Der Abstand, welcher innegehalten werden soll, ist insbesondere wie folgt festgesetzt:

a) auf Kanonenschufsweite;
b) nicht näher wie auf Kanonenschufsweite;
c) aufserhalb Kanonenschufsweite;[2])
d) auf halbe Kanonenschufsweite;[3])
e) als nach den Umständen zu bemessen.[4])

Einzelne Reglements enthalten darüber überhaupt keine Vorschrift.[5])

Die Normen zu a bis d entsprechen nicht den Verhältnissen, die bei der Ausübung des Visitationsrechts in Betracht kommen. Ihre strenge Innehaltung wird in den meisten Fällen unmöglich sein, das Recht illusorisch machen oder wenigstens die Abfertigung der zu visitierenden Schiffe in lästigster Weise verzögern, während gerade die Rücksicht auf den Seehandelsverkehr und die Neutralen eine tunlichst schnelle Abfertigung erheischt; eine solche ist aber nur ausführbar, wenn der Kreuzer sich dem zu visitierenden Schiffe auf einen möglichst geringen Abstand nähert. Die Kanonenschufsweite beträgt gegenwärtig mindestens 8 Seemeilen; auf diese Entfernung oder auf wenigstens 4 Seemeilen müfste also bei Innehaltung der Normen die Verbindung zwischen dem Kreuzer und dem Kauffahrteischiffe mittels eines Bootes hergestellt werden. Dafs eine solche Kommunikation häufig selbst bei Benutzung von Dampfbeibooten nicht ausführbar ist, liegt auf der Hand. Aber auch für die älteren Perioden, als die Tragweite der Geschütze eine erheblich geringere war, waren jene Festsetzungen unpraktisch, und

[1]) S. auch S. 182.

[2]) So noch in den Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsverträgen zwischen dem Norddeutschen Bund und Mexiko vom 28. Dezember 1869 (B.-G.-Bl. 1870 S. 525 f.) Art. XVII.; zwischen dem Norddeutschen Bund und Salvador vom 3. Juni 1870 (R.-G.-Bl. 1872 S. 377 f.) Art. XXI. — Die franz. Instruktion vom 31. März 1854 schreibt vor (Art. XIII.): „*Vous vous tiendrez, autant que possible, hors de la portée du canon*"; ebenso die franz. Instruktion vom 25. Juli 1875 (Art. XIII.) und Nachtrag (Art. IV), wo es heifst: „*autant que les circonstances de mer le permettent, hors de la portée du canon.*"

[3]) Z. B. in dem Vertrage zwischen Frankreich und Rufsland vom 11. Januar 1787, Art. XXXI.

[4]) So in den meisten zwischen amerikanischen Staaten abgeschlossenen Verträgen; auch in der italienischen Instruktion vom 20. Juni 1876 und in der spanischen vom 24. April 1898.

[5]) So das Pr. P. R. (§ 11), die B. & C. J. (§ 13), der N. W. C. (Art. 32).

zutreffend bemerkt ORTOLAN:[1]) „*A coup sûr ces clauses n'ont pas été rédigées par des marins. Il est des circonstances, dépendant de l'état du vent et de la mer, où il serait tout à fait impardonnable à un commandant d'aventurer un canot et les hommes qui en font l'équipage à une distance aussi considérable que celle de la portée du canon, et, à plus forte raison, à une distance hors de la portée. Le bâtiment qu'on veut reconnaître est suspect jusqu'après la visite, et peut fort bien être un ennemi, malgré l'apparence de son pavillon; il faut donc se mettre à même de le tenir en respect, et le conserver pour cela, sinon sous la volée de ses pièces, du moins à une distance raisonnable. C'est ainsi qu'on en use sagement dans la pratique du droit commun général.*"

Wenn nun gar zur Nachtzeit oder bei Nebel ein Kreuzer eines Kauffahrteischiffes in nächster Nähe ansichtig wird, so würde er sich, um es anzuhalten, zunächst auf Kanonenschufsweite entfernen und dann das Signal abgeben müssen!

Die allein den Verhältnissen der praktischen Handhabung des Visitationsrechts entsprechende Norm ist: Der innezuhaltende Abstand bemifst sich nach den Umständen des Einzelfalles.[2])

Auf ein Schiff, welches dem Signal nicht durch Beidrehen oder Stoppen Folge leistet oder sich gar augenscheinlich der Anhaltung durch die Flucht zu entziehen sucht, wird scharf geschossen; leistet es auch einem in die Takelage abgegebenen scharfen Schufs nicht Folge, so ist jeder zum Zwecke der Anhaltung erforderliche Zwang zulässig.[3])

Während die einfache Flucht nur geeignet ist, ein Schiff verdächtig zu machen, und daher zunächst die Aufbringung rechtfertigt,[4]) stellt sich der gewaltsame Widerstand gegen die Anhaltung als eine feindselige Handlung dar, welche die Verurteilung des Schiffes als gute Prise zur Folge hat.[5]) Auch in Vorbereitungen zum gewaltsamen Widerstand hat man dann und wann eine feindselige Handlung erblicken zu sollen geglaubt und daraus einen Grund für die Verurteilung hergeleitet.[6])

Es kommt ferner in Frage, ob in derartigen Fällen neben dem Schiffe die Ladung zu konfiszieren ist, sei es unter allen Umständen,

---

[1]) II. S. 252. — S. auch KLEEN, Neutralité, II. S. 297 f; DUBOC, S. 47 f.

[2]) In diesem Sinne auch Art. 79 des Projet de code 1892: „*Lors de la visite, la distance du navire visiteur et du navire visité se réglera d'après l'état de la mer et les conditions des deux navires.*" — BONFILS, § 1403.

[3]) R. i. P. M. § 13. — Es scheint früher üblich gewesen zu sein, dafs der Kapitän sich durch eine Geldbufse, die mit jedem Schufs gesteigert wurde, von den Folgen der Nichtbeachtung der Aufforderung zum Beidrehen befreien konnte. THELLUNG VON COURTLARY, a. a. O., [oben S. 283] S. 251 Anm. *.

[4]) Pr. P. R. § 5 No. 3.

[5]) Pr. P. R. § 7 No. 3 und § 4 No. 2. — Doktrinäre Bedenken s. bei GESSNER, Droit des neutres, S. 332.

[6]) Zutreffend weist PHILLIMORE (III. § 339) darauf hin, dafs die Verurteilung in solchen Fällen nicht gerechtfertigt ist, wenn das neutrale Schiff keinen vernünftigen Grund hatte, an das Bestehen des Kriegszustandes zu glauben. — Im übrigen war die Praxis vielfach schwankend. Die französische Marine-Ordonnanz von 1681 (III. 9. Art. XII) erforderte für die Verurteilung „la résistance et le combat"; andere Reglements, nach dem Vorgang der spanischen Ordonnanz von 1718, Widerstand oder Kampf.

sei es nur unter der Voraussetzung, dafs der Reeder oder der Kapitän gleichzeitig Ladungseigentümer ist. Die britische Praxis hat sich im Prinzip für die Konfiskation der Ladung entschieden, und englische sowohl wie amerikanische Publizisten erachten dies für gerechtfertigt; es wird namentlich dafür geltend gemacht, dafs der Kapitän ja auch beabsichtige, durch den Widerstand die Ladung der Visitation zu entziehen.[1]) Anderweit gehen die Anschauungen auseinander. Ein Rechtsgrund für die Konfiskation der Ladung, soweit sie nicht etwa Kriegskontrebande ist, gleichviel, ob sie dem Reeder oder dem Kapitän gehört oder nicht, ist nicht erkennbar. Die Konfiskation ist die Folge des Widerstandes; den leistet aber nur „das Schiff".[2])

II. Prüfung der Papiere.

Der Anhaltung folgt die Prüfung der Schiffspapiere. Sie findet entweder an Bord des Kreuzers oder an Bord des angehaltenen Schiffes statt. Die Praxis ist in dieser Hinsicht keine gleichmäfsige. Das Pr. P. R. bestimmt im § 11, dafs der Kommandant des Kreuzers den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen lassen soll; in den Verträgen des Norddeutschen Bundes mit Mexiko und Salvador und in sehr zahlreichen anderen Konventionen, welche sich der Festsetzung des pyrenäischen Friedensvertrages anschliefsen, ist vereinbart, dafs die Prüfung der Papiere nur an Bord des zu visitierenden Schiffes zu erfolgen hat, dafs die Papiere nicht mitgenommen werden und dafs der Kapitän, die Offiziere oder die Mannschaft unter keinem Vorwande genötigt werden dürfen, sich an Bord des visitierenden Schiffes zu begeben. Die meisten neueren Reglements enthalten entsprechende Vorschriften. Nächst diesen geben im Spezialfall die bestehenden Verträge den Ausschlag. In Ermangelung abweichender Festsetzungen wird aus Zweckmäfsigkeitsrücksichten der Entsendung eines Visitations-Kommandos an Bord des angehaltenen Schiffes der Vorzug zu geben sein.[3]) Dieses Kommando besteht in der Regel aus einem oder zwei Offizieren, die mit zwei oder drei Mann, letztere unbewaffnet, mittels Bootes entsendet werden; aufser dem Kommando soll sich in dem Boot nur die zu dessen Bedienung erforderliche Mannschaft befinden.

Die Prüfung der Papiere hat den Zweck, die Nationalität des Kauffahrteischiffes, dessen Bestimmung und den Charakter seiner Ladung festzustellen; dieser Zweck mufs daher bei der Vornahme vorzüglich im Auge behalten werden.

Die für die Prüfung erforderlichen beziehungsweise geeigneten Papiere lassen sich in drei Kategorieen teilen: Nationalitäts-Urkunden, Reisepapiere und Ladungspapiere.

---

[1]) Vgl. PHILLIMORE, III. § 336 f.; WHEATON, Éléments, II. S. 190; WILDMAN, II. S. 122.

[2]) S. auch DUBOC, S. 50.

[3]) S. auch v. BULMERINCQ, Prises marit., S. 330 und R. i. P. M, § 12: *„Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque, pour montrer ses papiers ou pour toute autre cause."*

A. Papiere, betreffend die Nationalität und Identität des Schiffes.

Nach den neueren Seerechten kommt für die Feststellung der Nationalität hauptsächlich in Betracht das Schiffs-Certifikat,[1]) die amtliche Urkunde, durch welche die Befugnis zur Führung der Nationalflagge bescheinigt wird. Sie kann ersetzt werden durch einen amtlichen ausgefertigten Certifikats-Auszug. Ein ordnungsmäfsig ausgestelltes Schiffs-Certifikat gibt den Beweis für die Staatszugehörigkeit des Schiffes. Kann ein solches vorgelegt werden, so fällt mithin die Veranlassung zu einer weiteren Prüfung hinsichtlich der Nationalität fort.[2]) Nur wenn der begründete Verdacht vorliegt, dafs in denjenigen Voraussetzungen, von welchen das Recht, die betreffende Flagge zu führen, abhängt, seit der Ausstellung des Certifikats eine Veränderung eingetreten ist, durch welche das Schiff jenes Recht verloren haben würde, wird eine weitere Prüfung notwendig sein. Zum Nachweis der Nationalität sind dem Schiffs-Certifikat gleichzuachten: das Schiffspatent, der Seebrief, der Seepafs (sea-letter, sea-brief, lettre de mer) und das Flaggenzeugnis, Flaggenattest oder der Flaggenschein (provisional certificate, permis de navigation), die Legitimationsurkunden für gewisse Kategorieen von Fahrzeugen, welche nicht zu den Handelsschiffen i. e. S. gehören, wie z. B. Lustyachten, und für solche Schiffe, denen zunächst nur eine provisorische Legitimation zur Flaggenführung erteilt werden konnte. Ferner können zum Nachweis der Nationalität und Identität dienen: der Bielbrief und der Mefsbrief.[3])

Der visitierende Offizier hat zu prüfen, ob die ihm vorgelegten Papiere sich auch wirklich auf das Schiff beziehen, dessen Nationalität festgestellt werden soll, und ob ihre Angaben über die Nationalität auch mit den übrigen Schiffspapieren, die hierüber Vermerke enthalten, z. B. der Musterrolle (s. unter B) und den Konnossementen (s. unter C) übereinstimmen.

B. Reisepapiere.

Hauptsächlich kommen in Betracht:

1. Das Schiffstagebuch, auch Schiffsjournal oder Loggbuch genannt (log book, official log book, journal de bord), dessen Führung für jedes gröfsere Seeschiff obligatorisch ist. Es soll ein fortlaufendes Bild der Reise bieten und Angaben über alle erheblichen Begebenheiten der Reise enthalten.

2. Die Musterrolle (muster roll, crew list [list of the crew], agreement of crew, rôle d'équipage), eine amtliche Urkunde, in welcher das Personal der Schiffsbesatzung eingetragen ist.

3. Zur Ermittelung des Abgangsortes des Schiffes und seiner Bestimmung dienen ferner: Zollklarierungsdokumente[4]) (manifests

---

[1]) S. oben S. 48, 49, auch S. 188, 189.

[2]) § 11 des deutschen Gesetzes, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 bestimmt: „Durch das Schiffs-Certifikat wird das Recht zur Führung der Reichsflagge nachgewiesen."

[3]) S. oben S. 49.

[4]) Sie rechnen auch zu den Ladungspapieren (C).

oder certificates of custom-clearance, passeports oder congés, acquits de payement), **Konsulatsatteste** über die An- und Abmeldungen der Schiffe, Gesundheitspässe (bills of health, lettres [certificats, patentes, passeports] de santé). Aufserdem können auch die Ladungspapiere über Abgangs- und Bestimmungsort Auskunft geben.

C. Ladungspapiere.

Die wichtigsten sind:

1. Die **Chartepartie** (charter-party, charter-partie, charte-partie), d. i. die Urkunde über die Verfrachtung des Schiffes im ganzen oder zum Teil zur Beförderung von Gütern.

2. Das **Konnossement** (bill of lading, connaissement, police de chargement), ein Bekenntnis des Kapitäns über den Empfang von Gütern, verbunden mit der Übernahme der Verpflichtung zur Beförderung.

3. Das **Ladebuch** oder Manifest (freight list, manifest of cargo, manifeste, déclaration du chargement), das auf Grund der einzelnen Konnossemente zusammengestellte Verzeichnis der verladenen Güter.

Neben diesen Papieren können Schriftstücke mannigfacher Art, wie Fakturen (invoices, factures), Ursprungscertifikate, Korrespondenzen über die verladenen Güter, für die Ermittelung ihrer Herkunft und Bestimmung von Bedeutung sein. S. auch oben B 3.

Die Prüfung der Papiere erstreckt sich auf deren Echtheit und Vollständigkeit, sowie darauf, ob etwa doppelte Papiere verschiedenen Inhalts vorhanden sind. Sie soll mit Sorgfalt, aber ohne Chikane und übertriebene Peinlichkeit vorgenommen werden. Der Mangel einzelner Papiere der einen oder anderen Kategorie ist ohne Belang, wenn nur die vorhandenen die neutrale Qualität des Schiffes und die Unverfänglichkeit der Bestimmung und der Ladung mit hinreichender Gewifsheit ergeben. Mangel des Schiffs-Certifikats, soweit ein solches vorgeschrieben ist, oder der an dessen Stelle mitzuführenden Urkunde, des Schiffstagebuches, der Musterrolle oder der Mangel aller die Ladung betreffenden Papiere macht freilich ein Schiff stets verdächtig.

Ergeben sich bei Prüfung der Papiere keine Bedenken, so wird dem Schiff die Fortsetzung der Reise gestattet;[1]) üblich ist die Ausstellung eines Attestes über die stattgehabte Prüfung und deren Ergebnis oder ein bezüglicher Vermerk in den Schiffspapieren. In neueren Reglements ist eine solche Bescheinigung ausdrücklich vorgeschrieben.

III. Durchsuchung.

Ergibt sich bei Revision der Papiere begründete Veranlassung zu einem die Aufbringung rechtfertigenden Verdacht, so sind an Bord des

[1]) Cauchy, I. S. 56, 57: „*Ce qu'on appelle vaguement le »droit de visite« nous paraît donc devoir se restreindre généralement, et d'après les notions de l'équité naturelle, à la visite des papiers de bord. Il ne doit, suivant nous, s'étendre à la visite du navire et de la cargaison que dans le cas où, par suite de circonstances tout à fait exceptionelles, il existerait des soupçons de fraude, non pas légers et futiles, tels que peut en imaginer une politique arbitraire, mais sérieux et graves, tels que seraient, par exemple, des altérations manifestes dans la tenue des papiers de bord ou l'absence non justifiée de ces papiers.*“

angehaltenen Schiffes zunächst noch die erforderlichen Ermittelungen vorzunehmen; auch das Verhalten des Kapitäns oder der Mannschaft kann hierzu Anlafs geben. Für diese Recherchen gelten folgende Regeln:[1])

1. Die Durchsuchung soll unter Zuziehung des Kapitäns und möglichst schonend vorgenommen werden.

2. Verschlossene Räumlichkeiten, Verschläge, Schränke, Kisten, Tonnen, Fastagen und sonstige Behältnisse dürfen nicht von dem Visitierenden eröffnet oder erbrochen werden. Erachtet derselbe deren Durchsuchung für erforderlich, so hat er solche durch den Kapitän öffnen zu lassen.

3. Auch die lose im Schiff liegende Ladung darf nur unter Zuziehung des Schiffers durchsucht werden.

4. Verweigert der Kapitän seine Mitwirkung bei der Durchsuchung oder die verlangte Eröffnung verschlossener Räumlichkeiten oder Behältnisse, so setzt er das Schiff der Aufbringung aus, weil dadurch der Verdacht begründet wird, dafs er Waren oder sonstige Gegenstände zu verbergen habe, deren Vorhandensein eine Neutralitätspflichtverletzung ergeben könnte. Ein persönlicher Zwang gegen ihn ist weder statthaft noch erforderlich.

IV. Aufbringung.[2])

Der Aufbringung unterliegen:

1. Schiffe feindlicher Nationalität, soweit sie nicht vom Seebeuterecht eximiert sind.

2. Schiffe, die der Aufforderung zum Anhalten nicht Folge leisten.

3. Schiffe, die sich mit Gewalt der Anhaltung widersetzen oder es unternehmen, gewaltsamen Widerstand zu leisten.

4. Schiffe, die sich über ihre Nationalität nicht genügend ausweisen können.

5. Schiffe, denen wesentliche Schiffspapiere fehlen; ferner solche, die doppelte Papiere verschiedenen Inhaltes führen oder Papiere, welche gefälscht sind oder bei welchen der dringende Verdacht der Fälschung vorliegt.

6. Schiffe, deren Führer sich der Durchsuchung von Räumlichkeiten oder Behältnissen widersetzt; die Weigerung, verschlossene Räumlichkeiten u. s. w. zu öffnen, steht dem gleich.

7. Schiffe, die an den Operationen oder an dem Nachrichtendienst des Gegners teilgenommen haben oder für solche Teilnahme bestimmt sind.

8. Schiffe, die des unternommenen Blockadebruchs überführt oder verdächtig sind.

9. Schiffe, deren Ladung aus Kriegskontrebande besteht. Ist jedoch nur ein Teil davon Kriegskontrebande, so kann, nach einzelnen

---

[1]) S. auch R i. P. M. §§ 19 bis 22.

[2]) Auf die Schwierigkeiten der Aufbringung weist v. Attlmayr hin (Über maritime Strategie und Seekriegsrecht, a. a. O. S. 16 f.). — S. auch die Betrachtungen über den Kreuzerkrieg in der St. Petersburger Zeitung vom 24. Januar 1903.

Reglements, der Kapitän durch Löschen derselben auf der Stelle oder im nächsten Hafen das Schiff von der Aufbringung befreien.

10. Schiffe, die anderweit verbotene Transporte führen, wenn der Verdacht vorliegt, dafs der Reeder oder der Kapitän davon Kenntnis hat.

11. Schiffe, die unter feindlichem Convoi fahren.

§ 54.

Einschränkung des Visitationsrechts durch Convoyierung.

I. Begriff und Zweck des Convois.

Man versteht unter Convoi in der weiteren Bedeutung des Wortes das Schutzgeleit von Transporten durch bewaffnete Macht. Von besonderer Wichtigkeit ist die Convoyierung der Kauffahrteischiffe durch Kriegsschiffe. Der ursprüngliche Zweck derselben war die Gewährung von Schutz gegen Seeraub und sonstige Gefährdungen.[1]) Die Anwendung des Convois als eines besonderen Schutzmittels für den Handelsverkehr der Neutralen auf See ist neueren Ursprungs.[2])

Der Convoi neutraler Handelsschiffe soll den Kreuzern der Kriegführenden eine Garantie geben, dafs auf den unter der Bedeckung befindlichen Fahrzeugen sich keine Kontrebande befindet, und dafs ihre Bestimmung eine erlaubte ist. Wird eine solche Garantie gegeben, so fällt die Veranlassung und der Zweck der eigentlichen Visitation weg. In diesem Sinne ist auch das Verhältnis bereits vor zwei Jahrhunderten verstanden worden. Allgemeine Anerkennung hat aber ein Ausschlufs des Visitationsrechts convoyierten Schiffen gegenüber nicht immer gefunden; insbesondere hat die grofsbritannische Regierung gegen eine solche Auffassung vielfach Verwahrung eingelegt. So hiefs es in einer Note an den britischen Gesandten in Kopenhagen (1802): „Alle Flotten Dänemarks unter dem Kommando ihrer Admirale würden einen Convoi nicht befreien können von der Untersuchung durch einen einfachen englischen Kaper.“[3])

---

[1]) Über die Bedeutung der Convois in früheren Zeiten s. das inhaltreiche Werk von E. Baasch, Hamburgs Convoischiffahrt und Convoiwesen, ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896.

[2]) Eingehende Vorschriften über die Bildung von Convois enthält das R. Ital. im Art. 906. Danach stehen die gesamten Besatzungen der begleiteten Handelsschiffe während des Convois unter der Militärgerichtsbarkeit. Das Décr. franç. enthält Bestimmungen in den Art. 162 bis 168 in Verbindung mit 181 und 297; das österr. R. III. in § 117, die Q. R. in den Art. 2066 bis 2073. Die N. P. A., 1902 bestimmt bezüglich der Verpflichtungen der Führer convoyierter Schiffe im Art. 32: „*If the master or other person having the command of any ship of any of His Majesty's subjects, under the convoy of any of His Majesty's ships of war, wilfully disobeys any lawful signal, instruction or command of the commander of the convoy, or without leave deserts the convoy, he shall be liable to be proceeded against in the High Court at the suit of His Majesty in His office of Admiralty, and upon conviction to be fined, in the discretion of the Court, any sum not exceeding five hundred pounds, and to suffer imprisonment for such time, not exceeding one year, as the Court may adjudge.*“

[3]) Im Jahre 1799 hatte die Aufbringung convoyierter dänischer Schiffe durch englische Kreuzer, wegen des seitens des dänischen Convoibefehlshabers

II. Regeln.

In Betreff der Ausübung des Visitationsrechts gegen convoyierte Schiffe haben sich besondere Regeln gebildet auf der Grundlage gewisser Voraussetzungen, durch welche den Kriegführenden die erforder-

geleisteten Widerstandes gegen die Visitierung, Anlafs zu einer Entscheidung des englischen Admiralitätsgerichts gegeben. In dem Urteil wurde ausgeführt, dafs die Convoyierung nur dann die Ausübung des Visitationsrechts ausschliefse, wenn solches durch Vertrag vereinbart sei. — Im folgenden Jahre führte die Wegnahme der dänischen Fregatte „Freya", welche sich gleichfalls der Visitation einer Anzahl von ihr geleiteter Schiffe durch englische Kreuzer widersetzt hatte, zu weitläufigen Verhandlungen. Schliefslich entsendete die grofsbritannische Regierung einen Spezialkommissar nach Kopenhagen, kündigte aber gleichzeitig der dänischen Regierung an, dafs diesen ein Geschwader begleiten würde, um seinen Vorstellungen gröfseres Gewicht zu geben und den Auseinandersetzungen, welche die Notwendigkeit extremer Mafsregeln (die der König von England mit Widerstreben ins Auge fassen müsse) herbeiführen könnten, den Weg zu bahnen. Angesichts von 16 englischen Kriegsschiffen im Sund mufste sich die dänische Regierung dazu verstehen, auf fernere Convoyierungen zu verzichten. — Auch Schweden gegenüber hatte das englische Admiralitätsgericht in jener Zeit Gelegenheit, sich über das Rechtsverhältnis bei Convoyierungen auszusprechen. Es waren nämlich eine Anzahl schwedischer Kauffahrteischiffe, welche unter Convoi der schwedischen Fregatte „Ulla Fersen" segelten, infolge des Protestes und der Widersetzung des schwedischen Kommandanten Baron Cederström gegen die Visitation durch englische Kreuzer aufgebracht worden. In dem Urteil des Admiralitätsgerichts vom 11. Juni 1799 wird ausgeführt: Jede kriegführende Nation habe das Recht, Schiffe auf offener See zu visitieren und die Autorität des Souveräns des neutralen Landes, die sich auf irgend eine gewaltsame Weise einmischt, könne rechtmäfsiger Weise an diesen Befugnissen der Kreuzer nichts ändern, weil dieses einem Widerstand unrechtmäfsiger Gewalt gegen gesetzliches Recht analog erscheinen würde; wenn einige Mächte durch besondere Verträge dahin übereingekommen seien, die Anwesenheit eines ihrer bewaffneten Schiffe solle als Bürgschaft dafür angesehen werden, dafs die Kauffahrteischiffe nichts an Bord haben, was sich nicht mit der Freundschaft und Neutralität vertrage, so könne dies die übrigen nicht verbinden, der Anhaltung, Visitation und Durchsuchung zu entsagen. Die Instruktion Cederströms vom 17. Mai 1798 ging freilich von ganz abweichenden Gesichtspunkten aus; sie lautete dahin: „Im Fall der Befehlshaber irgend einem Kriegsschiff anderer Nationen, einem oder mehreren, oder irgend einer Flotte begegnet, so soll er sie mit aller möglichen Freundschaft behandeln und keine Gelegenheit zu Feindseligkeiten geben; im Fall er aber auf ein bewaffnetes feindliches Schiff stöfst, welches nähere Untersuchung davon wissen will, dafs die Fregatte dem Könige von Schweden gehört: so soll der Befehlshaber . . . erklären, dafs dies so sei; sollte aber das feindliche Schiff auf den Kauffahrteischiffen des Convoi Nachsuchungen anstellen wollen (was soweit möglich zu verhindern ist) und darauf bestehen, sollten dabei keine freundschaftlichen Vorstellungen stattfinden und ungeachtet des freundschaftlichen Betragens des Befehlshabers die Kauffahrteischiffe gewaltsam angegriffen werden, so mufs Gewalt der Gewalt entgegengesetzt werden." — Baron Cederström hatte übrigens durch ein bewaffnetes Boot einen englischen Offizier, der auf eines der genommenen Kauffahrteischiffe gesetzt war, abholen und an Bord seiner Fregatte bringen lassen; da er ihn aber in der Folge, angesichts der überlegenen englischen Kriegsmacht, wieder ausgeliefert hatte, so wurde er nach Schweden zurückberufen, vor ein Kriegsgericht gestellt und zum Erschiefsen verurteilt; auf dem Richtplatze begnadigt, wurde er als Staatsgefangener auf Festung geschickt.

Eine nähere Darlegung des englischen Standpunktes gibt Dupuis, S. 304 f.; s. auch Hazlitt und Roche, S. 276 f.; Macri, II. S. 651 f.; de Olivart, II. S 366.

lichen Garantieen gegeben werden sollen.[1]) Der Befehlshaber des Convois soll sich vor Übernahme der Begleitung die Überzeugung von

[1]) Die bewaffnete Neutralität der nordischen Mächte von 1800 stellt folgende Norm auf (Art. III.): „*Qu'il suffira que l'officier qui commandera un ou plusieurs vaisseaux de guerre de la marine royale ou impériale, convoyant un ou plusieurs bâtiments marchands, déclare que son convoi n'a point de contrebande pour qu'il ne se fasse aucune visite sur son vaisseau ni sur les bâtiments convoyés. Pour assurer encore davantage à ces principes le respect dû à des stipulations inspirées par le désir désintéressé de maintenir les droits immuables des nations neutres, les parties contractantes, voulant donner une preuve de leur loyauté et de leur amour de la justice, s'engagent de la manière la plus formelle à défendre de nouveau à leurs capitaines, tant des vaisseaux de guerre que de commerce, de ne charger sur leurs vaisseaux, garder à leur bord, ou recéler aucun des objects qui, aux termes de la présente convention pourroient être regardés comme contrebande. Elles s'obligent aussi à tenir la main à l'exécution des ordres qu'Elles donneront dans leurs amirautés et partout où il sera nécessaire; et à cette fin de faire imprimer derrière le présent acte le règlement qui renouvellera sous les peines les plus rigoureuses, la défense ci-dessus afin que l'on ne puisse en prétexter cause d'ignorance.*"

Eine eingehendere Regelung, jedoch unter Wiederanerkennung des Visitationsrechts, enthält der englisch-russische Vertrag vom 17. Juni 1801, woselbst es im Art. IV. heifst:

„*Les deux hautes parties contractantes, voulant encore prévenir tout sujet de dissension à l'avenir en limitant le droit de visite des vaisseaux marchands allant sous convoi aux seuls cas où la puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par l'abus du pavillon neutre, sont convenues:*

1° Que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguant sous le convoi d'un vaisseau de guerre de ladite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, aux corsaires ou aux autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre;

2° Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de guerre seront tenus, avant qu'ils reçoivent les instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passeports et leurs certificats ou lettres de mer dans la forme annexée au présent traité;

3° Que lorsqu'un tel vaisseau de guerre, ayant sous convoi des navires marchands, sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors de la portée du canon, à moins que l'état de la mer ou le lieu de la rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement; et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau du convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et des certificats qui doivent constater, d'une part, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre sous son escorte tels ou tels vaisseaux marchands de sa nation, chargés de telle cargaison et pour tel port; et. d'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés.

4° Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite, si les papiers sont reconnus en règle et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre (y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante) doit amener et détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de nommer et de déléguer un ou plusieurs officiers pour assister à la visite desdits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque bâtiment marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante.

5° S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance en guerre, ayant examiné les papiers trouvés à bord et ayant interrogé le maître

der Unverfänglichkeit der Ladung und der Bestimmung der zu geleitenden Schiffe verschaffen; er soll zu dem Zweck besonders die Schiffspapiere einer sorgfältigen Prüfung unterziehen.

Soweit nicht Reglements oder Verträge die bindende Anleitung für die Ausübung des Visitationsrechts gegen Schiffe unter Convoi geben, können sodann folgende Grundsätze als mafsgebend angenommen werden:

1. Die Achtung vor dem neutralen Staat überhaupt und vor dessen Kriegsflagge im besonderen erheischt es, dafs den amtlichen Erklärungen der von ihm eingesetzten Befehlshaber Glauben geschenkt wird; als eine Verletzung dieser schuldigen Achtung müfste es erscheinen, wollte man der Versicherung des Convoiführers, als des Organs einer befreundeten Macht, gegenüber offenes Mifstrauen an den Tag legen.[1])

---

et l'équipage du vaisseau, aperçoive des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire marchand afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. Le navire marchand sera amené tout de suite au port le plus proche et le plus convenable appartenant à la puissance belligérante; et la recherche ultérieure sera conduite avec toute la diligence possible."

[1]) Das Pr. P. R. setzte im § 12 fest, dafs neutrale Schiffe unter dem Convoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht der Untersuchung nicht unterworfen seien, und dafs die Erklärung des Befehlshabers des Convois genüge, dafs die Papiere der convoyierten Schiffe in Ordnung sind und dafs keine Kriegskontrebande an Bord ist; ebenso das österr. R. III. § 1463. — Ferner das R. Ital. im Art. 786 No. 2: „*[Il Comandante] non a diritto di visita sopra navi mercantili nazionali o neutre, scortate da navi militari nazionali o neutre, essendo la dichiarazione del Comandante della scorta valida e sufficiente garanzia per accertare la qualità, il carico, la destinazione e l'impiego delle navi scortate.*" S. auch Codice per la marina mercantile Art. 218. — Der N. W. C. bestimmt im Art. 30: „*Convoys of neutral merchant vessels, under escort of vessels of war of their own State, are exempt from the right of search, upon proper assurances, based on thorough examination, from the commander of the convoy.*" — Ortolan (II. S. 272 f.) bemerkt: „*Comme il est notoire que les gouvernements neutres sont dans l'impossibilité physique d'obvier entièrement au commerce frauduleux de leurs sujets que l'appât du gain conduit souvent à des entreprises illicites, les navires de commerce lorsqu'ils naviguent seuls ne présentent aucune garantie de leur caractère jusqu'à parfaite vérification. Les belligérants ne peuvent procéder à cette vérification que par eux-mêmes, en exerçant la visite des papiers de bord et, suivant les cas, celle de la cargaison. Mais toute enquête est pour eux inutile s'ils rencontrent comme garantie l'attestation authentique du gouvernement aux sujets duquel ces navires appartiennent. Or le commandant d'un bâtiment de guerre représente son gouvernement. Lorsqu'il a acquis par lui-même l'assurance que les navires de sa nation placés sous son escorte sont parfaitement en règle, qu'ils ne violent et qu'ils ne doivent violer aucun des devoirs de la neutralité, le témoignage qu'il donne doit suffire, et ne peut être révoqué en doute sans porter atteinte à la loyauté et à l'honneur de ce gouvernement. Au point de vue de la sûreté que réclame le belligérant, ce témoignage a même plus de valeur que n'en a l'inspection des lettres de mer, que ferait ce dernier lui-même. Quand le navire de commerce navigue sans contrôle, les papiers qu'il présente pour constater sa neutralité et la destination de son chargement peuvent être faux, sans que le belligérant puisse en acquérir la conviction et la preuve; le commandant d'un convoi, au contraire, parfaitement renseigné d'avance dans les moindres détails sur le compte des navires placés sous son escorte, ne peut être trompé ni sur leur caractère ni sur leur destination.*"

Die Unmöglichkeit einer Täuschung kann indessen nicht mit Fug behauptet werden. Zutreffend hebt Bluntschli (Anm. zu § 825) in dieser Hinsicht

2. In der Regel wird sich daher die Ausübung des Visitationsrechts auf die Entgegennahme einer Erklärung des Convoiführers darüber zu beschränken haben:

a) ob die betreffenden Fahrzeuge wirklich zu seinem Convoi gehören;
b) welches ihre Nationalität und Bestimmung ist;
c) ob sie Kriegskontrebande an Bord haben.

Zur Entgegennahme dieser Erklärung entsendet der Kreuzer einen Offizier an Bord des Geleitschiffes, jedoch steht einer Erledigung durch Signalverständigung nichts entgegen.

---

hervor: „Der Kriegsstaat hat immerhin sein selbstständiges Recht und Interesse zu wahren. Daher kann ihm nicht zugemuthet werden, dafs die Berufung auf das Zeugnifs des neutralen Staats jede weitere Prüfung auch verdächtiger Schiffe absolut verhindere. Es ist möglich, dafs der neutrale Staat selber getäuscht worden war und seinerseits nicht sorgfältig genug geprüft hattte. Es ist überdem noch eher möglich, dafs der Kriegsstaat und der neutrale Staat eine verschiedene Meinung über die Ausdehnung des Begriffs Contrebande haben, und jener eine Ladung für Contrebande hält, welche dieser nicht als Contrebande ansieht. Da kommt es wieder darauf an, den Conflict der Meinungen und Interessen auszugleichen.“ — Ebenso Geffcken (Anm. 5 bei Heffter zu § 170): Die Begleitung könne keine Unverletzlichkeit konstituieren, weil der geleitende Befehlshaber getäuscht sein könne; auch könne eine verschiedene Auffassung darüber bestehen, was den neutralen Schiffen erlaubt sei. — Diese Möglichkeit einer Täuschung hat die französische Instruktion vom 31. März 1854 vorgesehen, deren Art. 14 vorschreibt: „*Vous ne visiterez point les bâtiments qui se trouveront sous le convoi d'un navire de guerre allié ou neutre et vous vous bornerez à réclamer du commandant du convoi une liste des bâtiments placés sous sa protection avec la déclaration écrite qu'ils n'appartiennent pas à l'ennemi et ne sont engagés dans aucun commerce illicite. Si cependant vous aviez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, vous communiqueriez vos soupçons à cet officier qui procéderait seul à la visite des bâtiments suspectés.*“ — Eine wesentlich freiere Auffassung zu Gunsten der Neutralen bringt die spanische Instruktion vom 24. April 1898 zur Geltung, indem sie im Art. XI die absolute Befreiung der unter Convoi fahrenden Kauffahrteischiffe von dem Visitationsrecht ausspricht, mit dem Zusatz, dafs sie dieselbe Immunität genieſsen sollen wie die Kriegsschiffe. Zur Begründung heiſst es: „Da die Bildung eines Convois eine von der Staatsgewalt, welcher die begleitenden und die begleiteten Schiffe angehören, ausgehende Maſsnahme ist, so muſs als unanfechtbare Tatsache angenommen werden, dafs die betreffende Regierung nicht nur keinen Miſsbrauch dulden, sondern auch die wirksamsten Anordnungen zur Verhinderung eines solchen seitens irgend eines der zum Convoi gehörigen Schiffe treffen wird. Es ist deshalb entbehrlich, dafs der Kriegführende von dem Convoibefehlshaber eine Garantieerklärung über die Neutralität der von ihm geleiteten Schiffe und ihrer Ladungen fordert.“ Mozo, De l'exercice du droit de visite etc., im Journ. de dr. i. pr. Bd. 25 (1898) S. 657, bezeichnet nicht mit Unrecht diesen Standpunkt als „*poussant jusqu'à l'extrême la courtoisie et le respect dû au symbole national d'un navire de guerre*“. — Das R. i. P. M. (§ 16) will den Wegfall der Visitation von einer Erklärung des Convoiführers abhängig machen: dafs sich an Bord der von ihm geleiteten (in einer Liste aufzuführenden) Schiffe keine Kriegskontrebande befinde, und welches ihre Nationalität und Bestimmung sei.

Glass (S. 519) charakterisiert den modernen Standpunkt dahin: „*Whatever may be said of the unquestioned right of search possessed by a belligerent cruiser, except where restricted by treaty provisions, it may be presumed that a belligerent would to-day hardly insist on the exercise of this right in the case of a neutral vessel under the convoy of a vessel of war of their own country, unless under peculiar circumstances.*“

Nicht selten wird auch die Versicherung auf Ehrenwort erfordert.[1]) Das ist aber nicht die allgemeine Regel.[2])

3. Fällt die erforderte Erklärung befriedigend aus, so ist von jeder weiteren Ausübung des Visitationsrechts Abstand zu nehmen.[3])

4. Eine Visitation beziehungsweise Aufbringung ist insbesondere für gerechtfertigt zu erachten:

a) wenn der Convoibefehlshaber es ablehnt, die erforderte Erklärung abzugeben;

b) wenn er erklärt, dafs das eine oder andere von den Schiffen überhaupt nicht zu seinem Convoi gehöre;

c) wenn der Fall einer Neutralitätsverletzung erhellt.

Hat sich die Notwendigkeit der Visitation ergeben, so soll dem Convoibefehlshaber anheimgestellt werden, einen Offizier zu derselben abzuordnen.

5. Keinen Anspruch auf privilegierte Behandlung haben Schiffe, welche sich eigenmächtig dem Convoi angeschlossen haben, ferner solche, die zufällig in den Convoi hineingeraten oder die von ihm abgekommen sind.

6. Ist einmal ein Mifsbrauch der Convoyierung auf seiten der Begleitung festgestellt, so gibt das den Kreuzern der Kriegführenden die Befugnis zur strengsten Ausübung des Visitationsrechts gegen Kauffahrteischiffe der betreffenden Flagge ohne jede Rücksicht auf die Begleitung.

7. Nach der älteren Praxis waren hinsichtlich der Ausübung des Visitationsrechts Kapern dieselben Befugnisse eingeräumt wie Kriegsschiffen.[4]) Seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts hat man denselben aber das Recht der Visitation gegen convoyierte Schiffe nicht mehr zugestanden. Die bewaffnete Neutralität von 1800 hat die Befugnis für Kaper ausgeschlossen, und das mit Recht; denn Kaper und Kriegsschiffe, wenn sie auch, die einen wie die anderen, den Seestreitkräften des Staates zugehören, haben doch einen durchaus verschiedenen Charakter. Für das Verhalten des Kommandanten eines Kriegsschiffes ist die militärische Ehre leitend, für die Aktion des Kapers lediglich die Gewinnsucht. Es erscheint demnach wohl begründet, wenn insbesondere diejenigen Staaten, welche auf die Erteilung von Kaperbriefen verzichtet haben, fremden Kapern irgend welche Rechte ihren Convois gegenüber nicht einräumen.[5])

8. Ob gegen neutrale Schiffe unter dem Convoi einer anderen neutralen Macht das Visitationsrecht in seiner ganzen Strenge durch-

---

[1]) Z. B. in dem inzwischen aufser Kraft getretenen Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und Salvador vom 13. Juni 1870, Art. 21.

[2]) Irrtümlicher Weise behauptet das DE NEGRIN (§ 284). — Das russische Reglement von 1869 (§ 103) erfordert eine schriftliche Versicherung oder ein Signal.

[3]) S. auch japan. P. R. Art. 23.

[4]) Nähere Bestimmungen über die Verpflichtungen der Führer der begleiteten Schiffe enthalten die auf S. 290 Anm. 2 angeführten Reglements. — Nach dem Décr. franç. (Art. 165[3]) soll ein Kapitän, der überführt ist, eigenmächtig den Convoi verlassen zu haben, vor ein Kriegsgericht gestellt werden.

[5]) S. auch ORTOLAN, II. S. 273.

zuführen ist, wird wesentlich von den Beziehungen der Kriegführenden zu dieser Macht abhängig sein. Vom Rechtsstandpunkt mufs die Befugnis zur Visitierung solcher Schiffe anerkannt werden, weil der Convoiführer für das Verhalten fremder Staatsangehöriger die erforderlichen Garantieen nicht wohl bieten kann.[1])

9. Dafs neutrale Schiffe unter feindlichem Convoi dem Visitationsrecht voll unterworfen sind, kann nicht zweifelhaft sein. Zu Kontroversen aber hat die Frage Anlafs gegeben, ob die Tatsache, dafs ein neutrales Handelsschiff unter dem Convoi eines feindlichen Kriegsschiffes fährt, schon an und für sich die Aufbringung und Konfiskation rechtfertige. Der Fall kam zur praktischen Erörterung, als infolge einer dänischen Ordonnanz von 1810 dänische Kriegsschiffe zahlreiche nordamerikanische Handelsschiffe, die unter feindlichem (englischem) Convoi von Amerika nach Rufsland gesegelt waren, nebst ihren Ladungen auf der Rückreise aufgebracht hatten. Das dänische Prisengericht verurteilte; Dänemark bewilligte aber nach langen Verhandlungen den amerikanischen Interessenten eine Entschädigung, wobei indes vereinbart wurde, dafs dadurch ein Präjudiz nicht als begründet anzusehen sei.

In der Tatsache, dafs ein neutrales Handelsschiff sich unter den Schutz der Flagge einer Kriegspartei begeben hat, liegt eine Beeinträchtigung des der Gegenpartei unstreitig zustehenden Visitationsrechts; die Ausübung dieses Rechtes wird in solchen Fällen entweder erschwert oder unmöglich gemacht werden. Es liegt also eine Verletzung der Neutralitätspflichten, nicht blofs die Vermutung einer solchen vor. Darum erscheint es gerechtfertigt, wenn ein solches Schiff aufgebracht

[1]) Ortolan, II. S. 275; Gessner, Droit des neutres, S. 326; de Negrin, § 284; Kleen, Neutralité, II. S. 378 f.; Rosse, Guide, S. 255. — Abweichend erklärt Hautefeuille (Histoire, S. 449): „*Les bâtiments de guerre d'une nation neutre peuvent ils prendre sous leur convoi des navires de nations étrangères, mais neutres? L'affirmative ne peut paraître douteuse.*" Die Zulässigkeit steht freilich aufser Frage; aber es kann gegen solche fremde Schiffe nicht dieselbe Rücksicht gefordert werden, wie gegen neutrale Schiffe unter dem Convoi von Kriegsschiffen ihrer eigenen Nationalität. — Im Jahre 1781 hatten sich Rufsland, Dänemark und Schweden auf Ersuchen der preufsischen Regierung bereit erklärt, während des Seekrieges in den südeuropäischen Gewässern preufsische Handelsschiffe unter ihren Schutz und Convoi zu nehmen. In der preufsischen Deklaration vom 30. April 1781 (mitgeteilt im Hamburgischen unpartheyischen Correspondenten vom 4. Mai 1781) wird zugleich den preufsischen Untertanen, die Schiffahrt und Seehandel betreiben, die strengste Beobachtung der Neutralität eingeschärft, besonders die Unterlassung der Zufuhr von Kriegskontrebande und die Respektierung von Blockaden. — Das österr. Reglement (III. No. 1451) bestimmt: „Die Kauffahrer einer kriegführenden Macht, zu welcher die Monarchie im neutralen Verhältnisse steht, und die Kauffahrer anderer neutralen Mächte dürfen von S. M. Kriegschiffen nicht in Convoi genommen werden, es wäre denn, dafs dies zu thun, ausdrücklich höhere Weisungen vorliegen oder besondere Verhältnisse, über welche aber unverzüglich auf das Umständlichste zu berichten sein würde, dies räthlich und thunlich erscheinen lassen. Die Kauffahrer einer im Kriege alliirten Macht hingegen sind betreffs Convoyirung ebenso wie die eigenen Kauffahrer zu behandeln." — S. auch Q. R. § 2072, woselbst gleichfalls Handelsschiffe einer verbündeten und einer dritten neutralen Macht unterschieden werden.

und für gute Prise erklärt wird, und zwar unabhängig davon, ob noch sonstige Neutralitätspflichtverletzungen vorliegen.[1]) Manche erachten jedoch die bloſse Tatsache, daſs ein Schiff unter feindlichem Convoi gefahren ist, nur für ausreichend zur Begründung der Vermutung einer Verletzung der Neutralitätspflichten.[2])

VI. Abschnitt.

Verfahren in Prisensachen.[3])

§ 55.

Behandlung der genommenen Schiffe und Ladungen.

I. Pflichten bei der Aufbringung.

Es gelten folgende Normen:

1. Der Befehlshaber des Nehmeschiffes und der von ihm eingesetzte Führer der Prise (s. unter 4) hat für die Erhaltung von Schiff und Ladung nach Möglichkeit zu sorgen. Besonders soll er darüber wachen, daſs von der Ladung oder dem Schiffszubehör nichts gelöscht, veräuſsert, beseitigt oder verloren wird.

2. Er hat unter Zuziehung des Kapitäns oder des Steuermanns der Prise die Ladung soweit als tunlich unter Siegel und Verschluſs zu legen.

3. Er hat die Schiffspapiere nebst einem von ihm und dem Kapitän unterschriebenen Verzeichnis derselben mit seinem Dienstsiegel und dem Siegel des Kapitäns in einem Umschlag zu verschlieſsen.

4. Er hat erforderlichenfalls durch einen Offizier mit der zureichenden Mannschaft die Prise nach einem heimatlichen Hafen oder nach demjenigen einer verbündeten Macht zu senden. Wegen der Einbringung in einen neutralen Hafen s. oben S. 214 f.

5. Die Prisen fahren in der Regel unter der Kriegsflagge des

---

[1]) Jacobsen, S. 141 f.; W. O. Manning, Commentaries on the law of nations, a new edition by Sheldon Amos, London 1875, S. 454; v. Kaltenborn, II. S. 467 f.; Kleen, Neutralité, II. S. 378 f.; T. J. Lawrence, Principles, § 268.

[2]) Ortolan, II. S. 275 f.; Gessner, Droit des neutres, S. 328 f.; Rosse, Guide, S. 266; Naval War College, International Law Situations, 1901, S. 99 bis 107, unter besonderer Bezugnahme auf den obenerwähnten amerikanisch-dänischen Konfliktsfall. — Wheaton (Éléments, II. S. 192 f.) tritt im Prinzip für die Berechtigung derartiger Convois ein und betont nur, daſs in solchen Fällen eine Vermutung für die feindliche Nationalität von Schiff und Ladung entnommen werden könne.

[3]) Eine kritische Übersicht der Prisengesetzgebung einer groſsen Anzahl von Staaten — Preuſsen, Vereinigte Staaten von Amerika, Österreich-Ungarn, Brasilien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Groſsbritannien, Italien, Japan, Niederlande, Portugal, Ruſsland, Schweden und Norwegen — sowie der ausschlieſslich Prisenangelegenheiten betreffenden internationalen Verträge gibt Kleen (Neutralité, II. S. 396 bis 421).

Nehmestaates, weil sie sich unter der Führung eines Seeoffiziers befinden.[1]) Der Gebrauch einer anderen Flagge behufs Täuschung, namentlich zur Vermeidung einer Wiederwegnahme, ist nicht völkerrechtswidrig.[2]) Durch die Führung der Kriegsflagge erhält aber die Prise nicht den rechtlichen Charakter eines Kriegsschiffes;[3]) Exterritorialität wohnt ihr nicht bei.[4])

6. Die Ladung darf, bevor die Prise in den Bestimmungshafen eingebracht ist, nicht geöffnet werden, es sei denn, dafs der Kapitän oder dessen Stellvertreter darein willigt.

7. Sind infolge von Havarieen besondere Mafsregeln in Hinsicht des Schiffes oder der Ladung erforderlich, oder besteht letztere aus leicht verderblichen Gütern, so verfahren die Befehlshaber der Kreuzer und die Prisenführer, unter Zuziehung des Kapitäns und eventuell des am Ort befindlichen Konsuls ihres Staates, nach freiem Ermessen. In diesen Fällen steht auch dem Verkauf eines reparaturunfähigen Schiffes oder einer dem Verderben ausgesetzten Ladung an einem neutralen Platz ohne vorheriges Prisenurteil nichts entgegen. Die neutrale Regierung braucht aber den Verkauf nicht zuzulassen; auch kann sie Sicherheitsleistung im Interesse des Eigentümers für den Fall verlangen, dafs in der Folge ein freisprechendes Prisenurteil ergeht.[5])

II. Vernichtung von Prisen.

Eine Vernichtung von Prisen ist unter besonderen Umständen als Ausnahmemafsregel zulässig, namentlich: wenn das genommene Schiff nicht mehr seefähig ist, wenn infolge Annäherung feindlicher Schiffe die Besorgnis einer Wiedernehmung begründet erscheint, wenn die Überführung der Prise nach einem sicheren Platz nicht ohne erhebliche Gefahr ausführbar ist oder wenn bei Erhaltung der Prise die eigene Sicherheit des Nehmeschiffes anderweit gefährdet werden würde.[6]) Vor der Vernichtung sind die an Bord der Prise befindlichen Personen sowie

---

[1]) Das österr. Reglement (III. No. 1465) setzt fest: „Auf einem aufgebrachten Schiffe feindlicher Flagge ist sofort die k. k. Flagge und unter dieser die feindliche an der Gaffel zu hissen. Ein aufgebrachtes Schiff neutraler Flagge hingegen behält die eigene Flagge solange, bis es auf gesetzlichem Wege zur guten Prise erklärt wurde. Als Zeichen jedoch, dafs sich dasselbe in Händen der k. k. Kriegsmarine befindet, kann am Vortopp die k. k. Flagge gehifst werden.“ — S. ferner Décr. franç. Art. 377, 378.

[2]) Vgl. S. 182. — [3]) Vgl. S. 215 oben.

[4]) Abweichend die Erklärung des Attorney General der Vereinigten Staaten von Amerika vom 28. April 1855 (Soetbeer, Sammlung, No. 183).

[5]) Mit dieser Einschränkung gestattete z. B. die österreichische Neutralitätserklärung vom 25. Mai 1854 den Verkauf verderblicher Güter in österreichischen Häfen vor der Verurteilung.

[6]) Dupuis (§ 261) weist auf die erheblichen Mifsstände hin, die mit der Vernichtung verbunden sind, besonders auf die prekäre Lage der Schiffsbesatzungen und der Reisenden, die durch die Übernahme auf den Kreuzer den Unbilden des Krieges ausgesetzt werden, auf die Nachteile, die den Eigentümern der vernichteten neutralen Waren erwachsen, sowie auf die Gefahren, die durch Versenkung von Fahrzeugen für die Schiffahrt entstehen können; s. ferner die ausführliche Darlegung das. §§ 262 bis 268.

die Schiffspapiere in Sicherheit zu bringen; soweit tunlich, soll auch die Ladung geborgen werden.[1])

Selbst nach Vernichtung der Prise ist eine prisengerichtliche Entscheidung über die Rechtmäfsigkeit der Aufbringung erforderlich. Ergeht ein freisprechendes Urteil, so ist der Nehmestaat zur vollen Schadloshaltung verbunden, und er kann die geschädigten Interessenten wegen ihrer Ersatzforderung nicht an den Befehlshaber des Kreuzers, der die Aufbringung angeordnet hat, verweisen; inwieweit der Staat den letzteren regrefspflichtig machen will, ist eine innere Angelegenheit, welche die Interessenten an Schiff und Ladung nicht berührt.[2])

Bei Verlust der Prise ohne Schuld des Nehmers wird kein Schadensersatz für Schiff oder Ladung geleistet, auch dann nicht, wenn bereits ein freisprechendes Urteil des Prisengerichts ergangen war.

---

[1]) Nähere Vorschriften stellte zuerst das russische P. R. von 1869 (§ 108) auf. Danach sollte die Vernichtung eines genommenen Fahrzeuges gestattet sein:

1. wenn dasselbe durch den Kampf derartig beschädigt worden ist, dafs es bei schwerem Wetter nicht gut flott gehalten werden kann;

2. wenn es so schlecht segelt, dafs eine Wiederwegnahme durch den Feind befürchtet werden mufs;

3. wenn der Kreuzer oder der Führer des genommenen Fahrzeugs angesichts eines stärkeren Feindes gezwungen ist, auf ein Gefecht zu verzichten;

4. wenn der Kreuzer, ohne seine eigene Sicherheit zu beeinträchtigen, nicht in der Lage ist, einen Teil seiner Besatzung für das Geleit abgeben zu können;

5. wenn der Wert des genommenen Fahrzeugs so gering ist, dafs es der Wegführung nicht verlohnt, namentlich wenn in einem solchen Falle die Häfen, in welche dasselbe aufgebracht werden könnte, zu entfernt liegen.

Die französische Ergänzungsinstruktion von 1870 (§ 20) läfst die Vernichtung zu: „*si la conservation de la prise compromettait le succès des opérations du croiseur.*“

Der N. W. C. (Art. 50) setzt nach dem Vorgang des § 25 der B. & C. J. fest: „*If there are controlling reasons why vessels may not be sent in for adjudication, as unseaworthiness, the existence of infectious disease, or the lack of a prize crew, they may be appraised and sold; and if this cannot be done they may be destroyed. The imminent danger of recapture would justify destruction, if there was no doubt that the vessels was good price. But, in all such cases, all the papers and other testimony should be sent to the prize court, in order that a decree may be duly entered.*“

In der Literatur wird die Zulässigkeit der Vernichtung von Prisen unter gewissen Voraussetzungen nicht allgemein anerkannt; zum Teil wird auch unterschieden, ob die Prise ein feindliches oder ein neutrales Schiff ist. KLEEN (Neutralité, II. S. 530 f.) erhebt grundsätzliche Bedenken gegen die Zerstörung von Prisen überhaupt, erklärt aber nur die Vernichtung neutraler Prisen vor der Verurteilung für absolut rechtswidrig. — S. im übrigen die verschiedenen Meinungen bei: v. BULMERINCQ, Prises maritimes, S. 402 f.; CALVO, §§ 3028 bis 3034; GESSNER, Droit des neutres, S. 348; DE BOECK, §§ 268 bis 285; F. v. MARTENS, Völkerrecht, II. § 126; GEFFCKEN bei HEFFTER, Anm. 6 zu § 171; FIORE, §§ 1757, 1758; DUPUIS, § 262; DUBOC, S. 246 f.; DIENA, S. 329 f.; PIÉDELIÈVRE, §§ 1136, 1137; NEVEU und JOUAN, S. 439; DE OLIVART, II. S. 369 f., 374 f.

Ohne hinreichende Gründe hatte der französische Avisodampfer „Desaix“ am 14. Oktober 1870 das deutsche Kauffahrteischiff „Charlotte“ und am 21. Oktober desselben Jahres die deutschen Kauffahrteischiffe „Vorwärts“ und „Ludwig“ auf offener See in Brand gesetzt. Die Zirkular-Depesche des Kanzlers des Norddeutschen Bundes vom 9. Januar 1871 stellt solches Verfahren als völkerrechtswidrig dar. — S. die abweichende Auffassung der französischen Prisenbehörden und weitere Kritik bei CALVO, §§ 3033, 3034 und DUBOC, S. 248 f.

[2]) Vgl. auch § 58, II.

III. Loskaufverträge.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts kamen die sogenannten Loskauf- oder Ranzionierungs-Verträge (contrats de rachat) in Gebrauch,[2]) deren Inhalt die Freilassung einer Prise gegen ein Lösegeld ist. Die Vereinbarung begründet:

1. die Verpflichtung zur Zahlung des Lösegelds seitens des Eigentümers der Prise;

2. das Recht des losgelassenen Schiffes auf Schutz gegen fernere Nehmung bis zur Beendigung der in dem Vertrage zu bezeichnenden Reise.

Der Abschlufs solcher Verträge ist den Kreuzern und Kapern erlaubt, soweit er nicht ausdrücklich untersagt ist.[3]) Der Vertrag wird in zwei Exemplaren ausgefertigt, von denen der Nehmer das eine, als Schuldurkunde für seinen Anspruch auf Lösegeld, und der Führer des ranzionierten Schiffes das andere, als sauf-conduit, erhält. Gegen die in solchen Fällen vereinbarte Stellung von Sicherheit durch Geiseln läfst sich vom Rechtsstandpunkt nichts einwenden, zumal ja, wenn nicht ranzioniert wird, also regelmäfsig, die ganze Besatzung der Prise festgehalten zu werden pflegt.

Die Verpflichtung zur Zahlung des Lösegeldes ist nicht davon abhängig, ob die Prise eine rechtmäfsige war oder nicht. Denn der Loskaufvertrag, dessen Eingehung von dem freien Willen des Kapitäns des genommenen Schiffes, als des Repräsentanten der Reederei und der Ladungsinteressenten, abhängt, tritt an Stelle des verurteilenden Prisenerkenntnisses.[4]) Abweichende Vereinbarung ist nicht ausgeschlossen. Erachtet der Kapitän die Nehmung für rechtswidrig, so verletzt er seine Pflicht, wenn er sich loskauft, anstatt es auf die Entscheidung des Prisengerichts ankommen zu lassen.

Der Vertrag wird nicht dadurch hinfällig, dafs nach seinem Abschlusse das Schiff oder die Ladung ganz oder zum Teil verloren geht, es sei denn ein Anderes vereinbart. Das Nehmeschiff verliert dagegen

---

[2]) G. Fr. v. Martens, Caper, § 23.

[3]) Solche Verbote sind vielfach ergangen; zum Teil ist dabei auch zwischen feindlichen und neutralen Schiffen unterschieden und die Ranzionierung nur der einen oder der anderen untersagt worden. Vgl. G. Fr. v. Martens, a. a O.; Calvo, §§ 2422 bis 2429; Gessner, Droit des neutres, S. 352 f.; auch E. Boyens, Das deutsche Seerecht, II. Leipzig 1901, S. 510.

[4]) Bezüglich neutraler Schiffe ist Gessner anderer Meinung, indem er erklärt (a. a. O., S. 355): „*La rançon ne fait pas perdre au neutre le bénéfice éventuel d'une sentence favorable. Le procès n'en suit pas moins son cours, et s'il termine par une absolution, il s'entend que le capteur doit rendre la rançon. Le neutre a donc dans ce cas eu l'avantage de se soustraire à la saisie et de pouvoir continuer librement son voyage avec sa cargaison.*“ Übrigens hebt er hervor (S. 356), dafs in dem Falle der Kriegskontrebande doch wohl in der Regel bei der Ranzionierung dem neutralen Schiff die Verpflichtung auferlegt werden würde, die ursprünglich in Aussicht genommene Reise nicht fortzusetzen, sondern die Kontrebande nach einem neutralen Hafen zu schaffen. — S. auch de Boeck, §§ 257 bis 267; T. J. Lawrence, § 208; ferner Caumont (S. 249 No. 16) über das Verfahren der „Alabama“ gegen die „Washington“ und die Loslassung der letzteren.

den Anspruch, sobald es selbst durch einen Kreuzer oder Kaper des Gegners genommen wird. Das billet de rançon ist nicht Gegenstand der Beute, unabhängig davon, wann die letzte Nehmung erfolgt ist.

§ 56.

Prisengerichte.[1])

I. Prisengerichtsbarkeit.

Die zur Entscheidung in Prisensachen berufenen Gerichte, Prisengerichte genannt, sind hervorgegangen aus dem Bedürfnis, gegen etwaige Verletzungen der Rechte beteiligter Privatpersonen Abhülfe zu schaffen und die kriegsrechtliche Legalität der Aufbringungen durch einen formalen Akt zum Ausdruck zu bringen.[2])

Die Prisengerichtsbarkeit und die Regelung des Verfahrens in Prisensachen ist ein Ausfluſs der souveränen Kriegsgewalt. Jeder Staat ist selbst und allein zuständig, durch von ihm eingesetzte Organe über die Rechtmäſsigkeit der von seinen Kreuzern und Kapern gemachten Prisen urteilen zu lassen, und zwar gleichviel, ob die Interessen neutraler oder feindlicher Untertanen oder beider gemeinsam in Frage stehen. Abgesehen von dem Fall eines Kompromisses, hat es bisher kein Staat für vereinbar mit seiner Selbständigkeit erachtet, anderen als von ihm selbst eingesetzten und seiner Autorität unterworfenen Behörden die Befugnis einzuräumen, eine Entscheidung über

---

[1]) Für das Deutsche Reich ist das G., betr. die Prisengerichtsbarkeit, vom 3. Mai 1884 (R.-G.-Bl. S. 49) grundlegend. Es lautet:

§. 1.

Die Entscheidung über die Rechtmäſsigkeit der in einem Kriege gemachten Prisen erfolgt durch besondere Behörden (Prisengerichte).

§. 2.

Der Sitz der Prisengerichte, ihre Zusammensetzung, das Verfahren vor denselben, sowie die Verpflichtung anderer Behörden des Reichs oder der Bundesstaaten, in Prisensachen mitzuwirken, werden durch Kaiserliche Verordnung bestimmt.

Auf Grund dieses Gesetzes erging die V., betr. die Ausübung der Prisengerichtsbarkeit, aus Anlaſs der ostafrikanischen Blockade vom 15. Februar 1889 (R.-G.-Bl. S. 5 f.) [Anlage].

Die preuſsischen Vorschriften in Prisenangelegenheiten, nämlich das Prisenreglement und die Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen, vom 20. Juni 1864 (G.-S. S. 369 f.) sind veraltet. Übrigens war deren Rechtsgültigkeit in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Juni 1865 wegen mangelnder Zustimmung der beiden Häuser des Landtags verneint worden. Der Kommissionsbericht (No. 89 der Drucksachen) und das Verhandlungsstenogramm (Sten. Ber. 1865 Bd. 3 S. 2069 bis 2086) bieten wertvolles Material für die staatsrechtliche Seite der Frage sowohl wie für die völkerrechtliche. — Auch das Reglement, betr. den Anspruch auf Prisengelder und Prämien, vom 31. Dezember 1865/4. Januar 1866 (Anl. zum A. M. B. No. 122) hat keine Geltung mehr.

In England ist eine neue Regelung erfolgt durch die Naval Prize Act, 1902 [2 Edw. 7]. Dieses Gesetz ordnet die Gerichtsbarkeit und das Verfahren in Prisensachen für Groſsbritannien und die britischen Besitzungen, unter Zusammenfassung, Abänderung und Ergänzung der bisherigen Gesetzgebung.

[2]) Über den Grundgedanken s. R. Lanza, Istitutioni di diritto giudiziario marittimo, Napoli 1899, §§ 374, 375.

die Handlungen seiner Organe zu fällen,[1]) zumal deren Vollstreckbarkeit nicht gesichert wäre.

Die Anregung der Einsetzung internationaler Prisengerichte hat besonders im Institut de droit international einen starken Wiederhall gefunden, indem dasselbe in den Entwurf eines Prisenreglements ein internationales Gericht als Berufungsinstanz aufnahm. Eine Aussicht auf Verwirklichung bieten aber diese und frühere auf dasselbe Ziel gerichtete Bestrebungen für absehbare Zeit nicht.[2])

Eine Vereinbarung Verbündeter über die Einsetzung gemeinschaftlicher Prisengerichte für die Beurteilung gewisser Fälle wird unter Umständen herbeizuführen sein.[3])

II. Befugnisse neutraler Staaten in Prisensachen.

Einem neutralen Staat kann unter gewissen Voraussetzungen das Recht der Einmischung in Prisensachen nicht versagt werden.

Er hat dazu Anlafs, wenn durch die Ausübung des Prisenrechts seine Souveränetätsrechte verletzt worden sind, also namentlich für den Fall der Wegnahme eines Schiffes in seinem Gebiet;[4]) aber auch dann steht ihm nur eine Prüfung der Frage zu, ob der kriegerische Akt in der Tat in seinem maritimen Hoheitsgebiet erfolgt ist. Die Beurteilung der Legalität der Prise von anderen Gesichtspunkten aus liegt aufserhalb seiner Zuständigkeit, und ebenso kann er den Kommandanten des

---

[1]) *„La coutume internationale n'a jamais varié sur ce point"* (DE BOECK, § 357); s. jedoch die Erörterungen bei v. STECK, Versuch über Handels- und Schiffahrtsverträge, Halle 1782, S. 78 f., 99 f., und ferner die ausführlichen Darlegungen bei DIENA, im ersten Teil und später S. 165 f., 235 f., 318 f., 332 f.

Auf Grund eines Kompromisses wurde im Jahre 1794 zwischen Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine gemischte Kommission zur Beurteilung der von England im Krieg gegen Frankreich aufgebrachten nordamerikanischen Schiffe eingesetzt.

[2]) Die erste Anregung findet sich bei HÜBNER, II. S. 21. Später TRENDELENBURG, Lücken im Völkerrecht, Leipzig 1870, S. 45 f.; GESSNER, a. a. O., S. 385 f., und besonders v. BULMERINCQ, Prises maritimes, S. 437 f. Unter Hinweis auf die Ausführungen v. BULMERINCQs tritt DE BOECK (§§ 740 bis 766 und 795) lebhaft für die Organisation internationaler Prisengerichte ein; ebenso empfiehlt sie GAIRAL (S. 24 f.). S. auch den Aufsatz von F. STOERK, Fortschritte des öffentlichen Seerechts, in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, 1884, S. 411 f. und DIENA, a. a. O. — Über die Verhandlungen des Institut de droit international s. Annuaire 1879/80, I. S. 99 f., 1882/83, S. 101 f., 1883/85, S. 163 f., 1885/86, S. 187 f., 1887/88, S. 188 f., und als Ergebnis das R. i. P. M., §§ 100 f.

[3]) Vgl. die Konvention zwischen Preufsen und Österreich wegen der während des deutsch-dänischen Krieges durch die Kriegsschiffe der beiden kontrahierenden Staaten gemeinschaftlich als Prisen aufgebrachten Schiffe etc., vom 6. Juni 1864 (A. M. B. No. 105).

[4]) S. hierüber v. STECK, a. a. O.; v. KALTENBORN, II. §§ 235 und 238; G. Fr. v. MARTENS, Caper, § 36; PHILLIMORE, III. § 372; HEFFTER, § 172; DE BOECK, § 357; KLEEN, Neutralité, II. § 221. — Das R. i. P. M. bestimmt in § 9: „*Les prises faites dans les eaux neutres, ou dans les eaux qui sont mises par traité à l'abri des faits de guerre, sont nulles. Les navires et objets capturés doivent être livrés à l'État neutre ou riverain pour être restitués par cet État à leur propriétaire primitif. En outre l'État du capteur est responsable de tous les dommages et pertes.*"

Kreuzers wegen seines völkerrechtswidrigen Verhaltens nicht zur Verantwortung ziehen.[1])

---

[1]) S. auch oben S. 219. — A. M. ist HAUTEFEUILLE (Droits et devoirs, III. S. 312) und unter Bezugnahme auf ihn GESSNER (Droit des neutres, S. 379); dieser will den Kommandanten eines Kreuzers, der im neutralen Seegebiet eine Prise gemacht hat, jedem anderen Fremden, welcher sich eines Verbrechens in dem Gebiete des neutralen Staates schuldig macht, gleich erachten (!).

Abweichende Grundsätze hatte auch die preufsische Regierung in dem oben S. 226 f. mitgeteilten Streitfalle aufgestellt und namentlich ausgeführt (§§ 44 bis 50 der Denkschrift): „Das englische Ministerium hat fast bei allen von dem preufsischen Hofe, wegen der auf offenem Meere gegen die preufsischen Unterthanen ausgeübten Räubereien und Insolenzien, denen preufsischen Ministern zu erkennen gegeben: dafs Seine königliche Majestät in Dero Landen gewisse Collegien etablirt hätten, welche nach denen englischen Gesetzen alle dergleichen streitige Prisen untersuchen, decidiren, und jedermann Justiz administriren müssen, und welche auch denen preufsischen Unterthanen, wenn sie Ursach zu klagen hätten, gehörige Justiz administriren würden; im übrigen könnten so wenig des Königs von Grofsbritannien Majestät als das Ministerium diese Landes-Verfassung ändern, oder davon abgehen. Nun möchte man aber wohl wissen, mit welchem Rechte das englische Ministerium sich einer Cognition, oder Jurisdiction über einen neutralen Souverän und dessen Unterthanen und Schiffe, die sich an einem Orte befinden, welcher der Crone England nicht unterworfen ist, und wo die preufsischen Schiffe eben so viel Recht, als die englischen haben, anmaafsen könne? Wie würde es der Crone England gefallen haben, wenn Seine königliche Majestät von Preufsen, bei den ehemaligen nordischen Kriegen, ohne Unterschied alle die englischen Schiffe, welche mit den nordischen Provinzen handeln, auf offener See hätten anhalten, visitiren und in Dero Häfen führen, nachher aber durch Dero Admiralitäts-Collegium darüber, ob solche mit Recht aufgebracht, erkennen, die Schiffe nach zwei- bis dreijährigem Processe ohne Entschädigung dimittiren, jedoch ihren Capern und Gerichten für ihre Mühe zwei-, drei- bis viertausend Thaler hätten zubilligen wollen? Wenn zwei Mächte unter sich mit einander streitig sind, können von beiden Seiten keine Landesgesetze angeführt werden, weil der eine Theil denselben nicht unterworfen ist, sondern beide Höfe tractiren untereinander *de cour à cour*, und mufs die Sache mit gemeinschaftlicher Harmonie und allein nach dem Völker-Recht oder durch Mittel, welche in dem Völker-Rechte gegründet sind, ausgemacht werden. — Nun wäre es Seiner königlichen Majestät gleichviel gewesen, ob Dero Unterthanen unmittelbar von dem englischen Ministerio oder von denen englischen Gerichten die Satisfaction erhalten hätten; da aber diese Gerichte wider alle natürliche und Völker-Rechte denen preufsischen Unterthanen keine Satisfaction angedeihen lassen, so wird das englische Ministerium selbst vernünftig ermessen, dafs Seine königliche Majestät von Preufsen Ihrer Seits die englischen incompetenten Gerichte weder agnosciren, noch weniger sich Dero ungerechten Decisionen unterwerfen können. — Und weil das englische Ministerium Seine königliche Majestät von Preufsen, aller Remonstration ungeachtet, beständig auf die englischen Gerichte und Gesetze verweifst, Seine königliche Majestät aber gleiche Rechte mit der Crone England haben, so haben sie sich gleichfalls gemüfsigt gefunden, in Dero Landen und durch Dero Gerichte die Beschwerden Ihrer Unterthanen untersuchen zu lassen. Sie haben zu dem Ende unter der Direction der vier Staatsminister eine Commission, welche aus Justiz- und Handelsverständigen-Räthen besteht, ernennet und angeordnet, welche die Klagen Dero Unterthanen nach dem allgemeinen Völker-Rechte und nach Eid und Pflicht, untersuchen und ein Liquidum constituiren sollen. — Dieses ist auch von der Commission geschehen. Sie hat über alle Liquidationen gehörigen Beweis erfordert, dieselbe, dem Befinden nach, auf eine billige Art moderirt, einige Liquidanten aber, welche ihre Forderung nicht behörig bescheinigt, abgewiesen, folglich ohne alle Neben-Absichten eine unpartheiische Justitz administrirt."

In der britischen Gegenerklärung vom 8. Februar 1753 wird geltend gemacht:

Zahlreiche Vertreter hat allerdings die Meinung gefunden, dafs der neutrale Staat eine Jurisdiktionsbefugnis in Anspruch nehmen könne, wenn die in seinem Gebiete gemachte Prise ganz oder zum Teil Eigentum seiner Angehörigen ist.[1]) Von anderer Seite wird dies zwar nicht anerkannt, jedoch wird, unter Bezugnahme auf die französische Marine-Ordonnanz von 1681, die Behauptung aufgestellt: der neutrale Staat könne freilich nicht eine Prisengerichtsbarkeit, wohl aber, gewissermafsen als Äquivalent für das von ihm bewilligte Asyl, die Freigabe des seinen Untertanen genommenen Eigentums beanspruchen.[2]) Jedenfalls sind die desfalligen Festsetzungen der französischen Marine-Ordonnanz lediglich partikularrechtlicher Natur. Im übrigen kann nur denen beigetreten werden, die jeden Anspruch der Neutralen auf Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit im Anschlufs an das Asylrecht für unbegründet erachten.[3])

Auch sonst entspricht die ausschliefsliche Zuständigkeit des Nehmestaates zur Aburteilung in Prisensachen der allgemeinen Praxis.

Damit steht es aber nicht in Widerspruch, wenn ein neutraler Staat, falls durch solche Aburteilungen die Interessen seiner Angehörigen in rechtswidriger Weise verletzt sind, und der Instanzenzug für das prozessualische Verfahren erschöpft ist, im Wege der Intervention, zunächst durch Reklamation auf diplomatischem Wege für jene Interessenten eintritt. Durch welche seiner Organe der neutrale Staat,

---

dafs derartige Streitfälle nirgend anders untersucht werden und untersucht werden können, als vor den Gerichten des Nehmestaates; die Einsetzung von Tribunalen zu dem Zweck und die desfallsige Ausübung der Gerichtsbarkeit unter der Autorität eines fremden Souveräns sei den Gewohnheiten aller Nationen zuwider; über die Rechtmäfsigkeit von Prisen habe nur der Nehmestaat zu befinden. Jeder fremde Souverän könne allerdings mit Recht fordern, dafs man in gedachten Tribunalen seinen Untertanen Gerechtigkeit widerfahren lasse, und zwar entweder in Gemäfsheit des Völkerrechts oder der besonderen Traktate; brächten diese Tribunale in einer Sache Grundsätze in Anwendung, welche dem Völkerrecht oder den Traktaten schnurstracks zuwiderlaufen, so dafs nicht der geringste Zweifel darüber ist *(in re minime dubia)*, dann stehe dem neutralen Staat das Recht der Beschwerde zu. Alle seefahrenden Nationen Europas, die Krieg geführt haben, hätten seit den urältesten Zeiten dieses Verfahren zur Richtschnur gewählt, und es sei von allen Mächten, die den Frieden behauptet haben, gebilligt worden. Die von dem preufsischen König eingesetzte Kommission sei etwas ganz Unerhörtes; keine Krone habe das Recht, Prisen untersuchen zu lassen, die von den Organen einer anderen gemacht sind, oder das Urteil umzustofsen, welches das Tribunal der anderen Krone gefällt hat; die einzige rechtmäfsige Art, vorgegebene Irrtümer ins Licht zu setzen oder zu beseitigen, sei die Berufung an die höhere Instanz.

S. auch die Erörterung bei Trendelenburg, a. a. O. S. 44 f., ferner bei Azuni, II. S. 243 f., der sogar den neutralen Staat für befugt erachtet, die Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit in Anspruch zu nehmen, wenn eine neutrale Prise in einen seiner Häfen eingelaufen ist.

[1]) Namentlich G. Fr. v. Martens, Caper, §§ 36, 37; [Galiani] De' doveri de' principi neutrali verso i principi guerregianti, e di questi verso i neutrali, libri due, 1782, I. cap. IX § VIII; Jouffroi, S. 282 f.; v. Kaltenborn, II. S. 49; Heffter, § 172; Hautefeuille, Droits et devoirs, S. 286 f.

[2]) Valin, II. S. 274; Pistoye und Duverdy, II. S. 186.

[3]) S. namentlich Calvo, §§ 3041, 3042; Bluntschli, § 845 (auch 842); Gessner, Droit des neutres, S. 378, 379; de Olivart, II. S. 379 f.

bevor er diesen Weg beschreitet, das Vorhandensein einer Rechtsverletzung konstatieren läfst, ist lediglich seinem Ermessen freigestellt; die betreffende Ermittelung und Begutachtung hat jedoch nicht den Charakter der Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit, sondern es handelt sich dabei um die Gewinnung einer rechtlichen Grundlage für die Abwehr einer Ungerechtigheit auf politischem Wege.

III. Organisation der Prisengerichte.

Die Organisation der Prisengerichte hängt von dem Ermessen einer jeden Staatsgewalt ab, ingleichen die Ordnung des Instanzenzuges. In der Regel hat man zwei Instanzen eingesetzt, die zweite als Berufungs- oder als Revisionsinstanz. Die Behörden haben entweder einen richterlichen oder einen wesentlich administrativen Charakter oder endlich eine gemischte Zusammensetzung, zum Teil auch unter der Zuziehung höherer Seeoffiziere.[1])

Die Zulassung der Einsetzung einer Spruchbehörde an einem neutralen Platz, nach welchem Prisen aufgebracht sind, oder der Ermächtigung des Konsuls, in solchen Fällen die Verrichtungen eines Prisenrichters wahrzunehmen, hängt von der Zustimmung der neutralen Regierung ab. Wird eine solche Konzession nur der einen Kriegspartei erteilt, so liegt darin eine mit dem Wesen der Neutralität nicht vereinbare Begünstigung dieser Partei.[2])

§ 57.

Das gerichtliche Verfahren.

Es ist gelegentlich die Meinung zum Ausdruck gekommen, dafs von dem Zeitpunkt ab, wo eine Kaptur der Entscheidung des Prisengerichts unterbreitet wird, lediglich dieses über die Legalität zu entscheiden habe, und dafs in einem solchen Falle die diplomatische Einmischung seitens eines neutralen Staates, dem das genommene Schiff angehört, sich als ein Eingriff in das völkerrechtlich wohlbegründete Verfahren vor dem Prisengericht darstelle. Diese Auffassung ist unzutreffend, und zwar schon deshalb, weil, sobald im Laufe des prisengerichtlichen Verfahrens der Nehmestaat die Ungesetzlichkeit der Wegnahme anerkennt, dieses Verfahren alsbald seine Erledigung findet, und es dem neutralen Staat unbenommen ist, durch Intervention auf eine solche Anerkennung und damit auf eine schnelle Erledigung des Falles ohne die Weitläufigkeiten einer gerichtlichen Prozedur hinzuwirken. Freilich hängt es von dem Nehmestaat ab, ob er sich auf die aufsergerichtliche Erledigung einlassen will.

Auch ohne eine Intervention hat in einer Reihe von Fällen, wo der Aufbringung ein offenbarer Irrtum zu Grunde lag, die zuständige Staatsgewalt die Freigabe der Prise und die Entschädigung der Inter-

---

[1]) Näheres bei v. Bulmerincq, Prises maritimes, S. 439 f.

[2]) G. Fr. v. Martens, Caper, § 37; Gessner, a. a. O., S. 349 f.; Ortolan, II. S. 309. — Calvo (§§ 3056, 3057) hält ein prisengerichtliches Verfahren auf neutralem Gebiet für schlechthin rechtswidrig; ebenso de Olivart, II. S. 382, 385.

essenten angeordnet; hierdurch fand das Verfahren seine summarische Erledigung.[1])

Regelmäſsig zerfällt das gerichtliche Verfahren in zwei Abschnitte, das Vorverfahren und das Hauptverfahren.

I. Das Vorverfahren.

Als Grundlage dient die von dem Befehlshaber des Kreuzers erstattete Darstellung des der Aufbringung zu Grunde liegenden Sachverhaltes, aus welchem sich insbesondere die Veranlassung der Aufbringung und alle diejenigen Tatsachen ergeben sollen, welche die Verurteilung der Prise zu rechtfertigen geeignet erscheinen.

Das Vorverfahren findet an dem Hafenplatz statt, nach welchem die Prise aufgebracht ist. Hier wird dem zuständigen Gericht die Sachdarstellung übergeben nebst sämtlichen Schiffspapieren und Büchern, deren gerichtliche Entsiegelung und Inventarisierung demnächst erfolgt. Daran schlieſst sich ein Ermittelungsverfahren zur Aufklärung des Sachverhaltes, welches mit der Vernehmung des Kapitäns des aufgebrachten Fahrzeugs und, soweit erforderlich, der übrigen Besatzung desselben beginnt,[2]) und, je nach Lage der Umstände, eine weitere Beweisaufnahme zur Feststellung der Tatsachen, welche für die Beurteilung der Rechtmäſsigkeit der Prise erheblich sein können.

II. Das Hauptverfahren.

Das Hauptverfahren findet vor dem Prisengericht statt. Es ist ein sog. Reklameprozeſs in dem Sinne: Soweit nicht von vornherein die Unrechtmäſsigkeit der Nehmung klar zutage liegt — in welchem Falle ohne weitere Verhandlung die lossprechende Entscheidung ergeht — haben die Interessenten, deren Eigentum auf dem Spiel steht, diese Unrechtmäſsigkeit darzutun.

Das Wesen des Reklameprozesses bringt es mit sich, daſs unter Umständen für die Verurteilung ein nicht widerlegter Verdacht genügen kann.[3]) Dies muſste ganz besonders bedenklich erscheinen, so lange das Prisenrecht vorwiegend durch Kaper ausgeübt wurde, deren Charakter niemals eine auch nur notdürftige Garantie für die Rechtmäſsigkeit der Aufbringung bot. Ist die Nehmung durch Kreuzer erfolgt, so sind die Bedenken nicht in demselben Maſse schwerwiegend. Wenn nun auch dem Reklamanten grundsätzlich die Beweislast obliegt, so ist doch seine Stellung im Prozeſs eine wesentlich günstigere, soweit auf Grund freier Beweiswürdigung entschieden wird.

Für die rechtliche Beurteilung dienen als Richtschnur die einschlägigen landesgesetzlichen, zunächst die prisenrechtlichen, Normen und in deren Ergänzung die Grundsätze des internationalen Rechts, hierbei

---

[1]) So im Laufe des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898.

[2]) Die N. P. A., 1902 (s. 18) schreibt die eidliche Vernehmung einer angemessenen Zahl der besonders in Betracht kommenden Personen der Besatzung vor.

[3]) Über den Charakter des Reklameprozesses s. bes. v. Bulmerincq, a. a. O., S. 311 f.

aber in erster Linie die mit den betreffenden neutralen Staaten oder dem Gegner etwa abgeschlossenen Verträge.

Die Regel, dafs die Prisengerichte unter allen Umständen diejenigen prisenrechtlichen Normen zur Anwendung zu bringen haben, welche von der Staatsgewalt festgesetzt sind, unter deren Autorität sie fungieren, ist vielfach angefochten worden. Namentlich hat man geltend gemacht, der Prisenrichter sei an jene Vorschriften insoweit nicht gebunden, als sie mit dem Völkerrecht in Widerspruch stehen. Allein der nationale Richter kann zunächst nur seine eigene Rechtsordnung darüber befragen, welche Rechtssätze im Einzelfalle dem Urteile zu Grunde gelegt werden sollen, und schon das Vorhandensein nationaler Prisengesetze verweist ihn auf deren Anwendung. Es ist nicht seine Sache, die — oft äufserst schwierige — Frage zu prüfen, ob jene landesrechtlichen Vorschriften dem allgemeinen Völkerrechte entsprechen. Wohl aber hat er das internationale Recht nicht nur, wie erwähnt, als solches, sondern auch für die Auslegung seines nationalen Rechtes mit anzuwenden.[1])

Der Spruch kann lauten:

a) lediglich auf Lossprechung;

b) auf Lossprechung, verbunden mit Schadensersatz, sofern die Entscheidung über die Schadloshaltung nicht einem besonderen Verfahren vorbehalten ist;

c) auf Rückerstattung gezahlten Lösegeldes;[2])

d) auf Verurteilung von Schiff und Ladung;

---

[1]) Im Ausgangspunkt abweichend GESSNER, Droit des neutres, S. 388 f., s. auch S. 93. BLUNTSCHLI (§ 847) läfst sich dahin aus: „Der Widerspruch zwischen der völkerrechtlichen Bestimmung und der staatsrechtlichen Organisation und Besetzung der Prisengerichte zeigt sich hier wieder. Die Prisengerichte sollen das Völkerrecht handhaben und wesentlich nach Völkerrecht urtheilen, und trotzdem können sie sich nicht frei machen von der Unterordnung unter die souveräne Staatsautorität, welche sie ins Leben gerufen hat, und von der sie abhängig bleiben. Würden sie ohne Rücksicht auf die Prisen-Reglements ihres Staats lediglich nach ihrem Verständnifs des Völkerrechts dieses anwenden, so wären sie in Gefahr, von ihrer Staatsregierung zur Verantwortung gezogen zu werden. Würden sie einfach die besonderen Vorschriften ihrer Staatsautorität anwenden ohne alle Rücksicht auf das Völkerrecht, so würden sie sich gegen ihren völkerrechtlichen Beruf verfehlen. Es bleibt daher nur übrig, jeden Conflict möglichst zu vermeiden. Das geschieht, wenn das Landesrecht im Geiste des Völkerrechts ausgelegt wird. Ist trotzdem ein Widerspruch zwischen den beiden Rechten vorhanden, der nicht zu versöhnen ist, so ist das Gericht zwar verpflichtet, die bestimmte Vorschrift seines Landesgesetzes zu befolgen. Dann aber wird auch der Staat, der ein völkerrechtswidriges Gesetz gegeben hat, dem neutralen Staat verantwortlich, welcher durch dasselbe in seinen Schutzangehörigen verletzt wird; denn der neutrale Staat ist nicht schuldig, sich ein Verfahren gefallen zu lassen, welches im Widerspruch ist mit den anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts. Derselbe kann von dem Nehmestaat verlangen, dafs er trotz des Spruchs seines Prisengerichts das neutrale Schiff oder die neutrale Waare frei gebe, wenn solches nach Völkerrecht geschehen mufs. Da das Völkerrecht für alle Staaten verbindlich ist, so darf das staatliche Gesetz nicht demselben widersprechen." — S. ferner WHEATON, Éléments, II. S. 56; HEFFTER, § 173; DE OLIVART, II. S. 390 f. — Eine kurze kritische Beleuchtung prisengerichtlicher Entscheidungen s. im Annuaire 1879/80, I. S. 102.

[2]) S. oben S. 300.

e) auf teilweise Verurteilung, und zwar: nur des Schiffes, aber nicht der Ladung, oder nur der Ladung bezw. eines Teiles der Ladung, oder des Schiffes und eines Teiles der Ladung.

Was insbesondere die Schadloshaltung im Falle der Lossprechung anlangt, so ist ein solcher Anspruch des Reklamanten grundsätzlich für diejenigen Fälle anerkannt, in denen die Aufbringung objektiv und subjektiv ohne hinreichenden Grund erfolgt war.[1]) In letzterer Hinsicht mufs auf seiten des Nehmeschiffes ein Verschulden dargetan sein, mit welchem die Aufbringung in ursächlichem Zusammenhange steht.[2])

Darüber, wer dem Reklamanten für die etwaige Entschädigung aufzukommen hat, d. h. ob er sich an den Nehmestaat oder an den Kommandanten des Nehmeschiffes zu halten hat, herrschen einheitliche Grundsätze nicht. Vielfach erachtet man den Staat für nicht haftbar aus rechtswidrigen Handlungen seiner Organe; so legt namentlich die englische Praxis regelmäfsig dem Kommandanten des betreffenden Kriegsschiffes und im Falle der Konkurrenz eines höheren Befehls dessen Vorgesetztem die Verantwortlichkeit auf; ist die Prise von einem Kaper gemacht, so haftet neben dem Kapitän der Reeder auch über den Betrag der Kaution hinaus.[3])

Erwägt man, dafs ein Staat, ohne den internationalen Anstand zu verletzen, es nicht wohl ablehnen kann, für diejenigen Schäden einzutreten, die durch völkerrechtswidriges Verhalten seiner Organe in Ausübung ihres Dienstes herbeigeführt sind, und ferner, dafs, wenn der Staat nicht wenigstens subsidiär die Haftung übernimmt, der Anspruch auf Schadensersatz in den meisten Fällen illusorisch werden würde, so wird der Nehmestaat einer solchen Verpflichtung sich nicht entziehen können.[4]) Auch aufserhalb der Sphäre des Prisenrechts tritt, insbesondere bei Havarieen, welche durch ein Verschulden auf seiten eines Kriegsschiffes einem anderen Fahrzeug zugefügt worden sind, sowohl nach deutscher, wie nach französischer und englischer Praxis der Staat für den Schaden ein, unabhängig davon, ob nach civilrechtlichen Grundsätzen nur der Schuldige in Anspruch genommen werden kann.

Die Entscheidung ist rechtskräftig, wenn kein Rechtsmittel dagegen zulässig ist, sei es in Ermangelung eines Instanzenzuges, sei es wegen

---

[1]) PHILLIMORE, III. § 452.

[2]) GESSNER (a. a. O., S. 424 f.): „*Le point de vue auquel on doit se placer, le seul qui soit correct, consiste à faire dépendre l'obligation pour le capteur à dédommager le neutre du fait que le capteur a commis une faute en opérant la saisie. Si le neutre ne pouvait pas prouver sa neutralité au moment de la capture, s'il n'était pas en état de réfuter un soupçon fondé de délit international, le capteur était autorisé à la saisie; il serait injuste de l'obliger en cas d'absolution du neutre à des dommages-intérêts ou au remboursement des frais. Il est naturel que ceux-ci soient mis à la charge du neutre, qui se trouvait par sa faute hors d'état de prouver la régularité de sa position. Mais si au contraire, la saisie a été faite par suite d'une faute du capteur sans qu'il y eut lieu de soupçonner le neutre, le capteur doit porter les conséquences de sa faute, rembourser les frais et dédommager le réclamant.*“

[3]) PHILLIMORE, III. §§ 457, 458. — Für das französische Recht s. Code de commerce, Art. 217.

[4]) S. auch HAUTEFEUILLE, Droits et devoirs, III. S. 349 f.; GESSNER, Droit des neutres, S. 126 f., 427 f.; DIENA, S. 323 f.; DE OLIVART, II. S. 389, 395.

Erschöpfung desselben, sei es wegen Verzichts auf Rechtsmittel oder Unterlassung frist- und formgerechter Einlegung eines solchen.

III. Einstellung des Verfahrens.

Mit dem Friedensschlufs ist das Verfahren einzustellen, weil mit diesem Akt, kraft des jus postliminii, alle aus dem Kriegsrecht hervorgehenden Ansprüche und Befugnisse ihren Abschlufs finden.[1] Einer ausdrücklichen Vereinbarung über die Fortführung der anhängigen Prozesse steht allerdings nichts entgegen.

§ 58.

Folgen des Urteils.

I. Verfügung über die Prise.

Soweit die Prise losgesprochen ist, erfolgt deren Rückgabe sowie die Zahlung etwa zugesprochener Entschädigungsgelder an die Berechtigten. Im Falle der Verurteilung wird das Objekt „gute Prise“; damit geht das alte Eigentum endgültig verloren, und der Nehmestaat hat die uneingeschränkte Verfügung.

Regel ist der Verkauf der Prise. Die Frage, ob ein solcher auch auf Grund eines noch nicht rechtskräftigen Urteils zulässig ist und inwieweit er diesfalls durch Sicherheitsleistung abgewendet werden kann, läfst sich bei der Verschiedenheit der prisenrechtlichen Vorschriften nicht allgemein beantworten. Mannigfache Umstände können schon vor der Entscheidung im eigenen Interesse der Reklamanten den Verkauf als wünschenswert erscheinen lassen. Hat er stattgefunden, z. B. weil das Schiff reparaturunfähig oder weil Güter dem Verderben ausgesetzt waren, so erfolgt mit Rechtskraft des verurteilenden Erkenntnisses die definitive Vereinnahmung des erzielten Erlöses, sofern der Staat nicht anderweit darüber verfügt (s. unten II).

In Betreff der Zulässigkeit des Verkaufes von Prisen in neutralen Hafenplätzen gilt, soweit über die Befugnis dazu konventionelle Festsetzungen nicht bestehen, folgendes:

a) Verurteilte Prisen können an einem neutralen Platz verkauft werden, da mit der Rechtskraft des Urteils das bisherige Eigentum erlischt und die „gute Prise“ von dem Zeitpunkt ab keinen anderen Charakter hat wie anderes Eigentum. In der Zulassung des Verkaufes seitens des Neutralen kann daher weder eine unmittelbare noch eine mittelbare Begünstigung des Nehmestaates, also keine Verletzung der

[1] Im Art. 1 der Waffenstillstands-Konvention zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich vom 28. Januar 1871 war vereinbart worden, dafs die Prisen, welche nach dem Abschlufs und vor der Anzeige des Waffenstillstandes gemacht waren, herausgegeben werden sollten. Sodann wurde im Art. 13 des Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 bestimmt: „Die deutschen Schiffe, welche durch Prisengerichte vor dem 2. März 1871 (dem Tage des Austausches der Ratifikationen der Friedenspräliminarien vom 26. Februar) kondemnirt waren, sollen als endgültig kondemnirt angesehen werden. Diejenigen, welche an besagtem Tage nicht kondemnirt waren, sollen mit der Ladung, soweit solche noch vorhanden, zurückgegeben werden. Wenn die Rückgabe der Schiffe und Ladungen nicht mehr möglich ist, so soll ihr nach dem Verkaufspreise bemessener Werth ihren Eigenthümern erstattet werden.“

Neutralitätspflichten gefunden werden.[1]) Eine solche würde aber vorliegen, wenn die neutrale Regierung den Verkauf vor der rechtskräftigen Verurteilung zulassen wollte, sofern nicht besondere Umstände (S. 298 Nr. 7) die schleunige Veräufserung gebieten.[2])

b) Jeder neutrale Staat hat jedoch die Befugnis, den Verkauf von Prisen und Prisengütern in seinem Gebiet zu untersagen.[3]) Die Praxis ist in dieser Hinsicht bisher eine ungleichmäfsige gewesen.[4])

II. Prisengelder.

Die Grundsätze über die Verwendung des Verkaufserlöses tragen keinen völkerrechtlichen Charakter. Herkömmlich ist eine Repartierung in der Weise, dafs ein Teil des Erlöses als Einnahme dem Staat zufliefst, der andere Teil der Besatzung des Nehmeschiffes überwiesen wird.[5]) Auch wenn der Staat die Prise nicht verkauft, sondern für eigene Zwecke verwendet, pflegt der Besatzung des Nehmeschiffes eine entsprechende Belohnung bewilligt zu werden.

Beachtenswert ist, dafs neuerdings nicht mehr allgemein den Besatzungen ein Anspruch auf Prisengelder eingeräumt wird.[6])

---

[1]) So heifst es auch im Projet de code 1892, Art. 52: „*Il est défendu de vendre dans un port neutre des prises qui n'ont pas été déclarées légitimes par le tribunal compétent.*“

[2]) C. v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet, Hamburg 1850, S. 26 f.; Gessner, a. a. O., S. 351; de Olivart, II. S. 378; v. Bulmerincq (a. a. O. S. 401) bemerkt: „*Mais ce qui est tout à fait illégal et contraire aux devoirs de neutralité, c'est que les États-Unis, étant neutres, permettent le déchargement et la vente des prises de belligérants dans leurs ports de l'Amérique du Nord qui sont neutres. Cela implique, en effet, une assistance accordée par des neutres aux belligérants dans l'exercice du droit de prises. La violation de la neutralité n'est diminuée en rien par la condition que la légitimité de la prise soit constatée par les instances du capteur et d'après la jurisprudence de son pays, avant de décharger ou de vendre.*“

[3]) Ortolan, II. S. 310; Pistoye und Duverdy, II. S. 371.

[4]) Ein allgemeines Verbot erging während des Krimkrieges in den Neutralitätserklärungen der skandinavischen Mächte, während die österreichische Regierung durch die Verordnung vom 25. Mai 1854 nur den Verkauf nicht kondemnierter Prisen in österreichischen Häfen ausdrücklich untersagte. Verbote ergingen ferner während des nordamerikanischen Sezessionskrieges, während des deutsch-französischen Krieges, 1870, und während des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898. — Das japanische P. R. sieht vor (Art. 21), dafs der Verkauf an einem neutralen Platz erfolgen darf, wenn die Lokalbehörde es gestattet, läfst also die prinzipielle Frage unberührt.

[5]) Das Pr. P. R. (§ 36) gewährte der Besatzung des Nehmeschiffes einen Anspruch auf zwei Drittel des Reinerlöses. Die näheren Bestimmungen über diesen Anspruch und über die Verteilung der Prisengelder waren in dem Reglement vom 31. Dezember 1865 (s. oben S. 301 Anm. 1) getroffen.

[6]) So wurde in der V., betr. die Ausübung der Prisengerichtsbarkeit aus Anlafs der ostafrikanischen Blockade, vom 15. Februar 1889 die Verwendung des Erlöses der Prisen Kaiserlicher Bestimmung vorbehalten (§ 27). — In der nordamerikanischen Navy Personal Act, vom 3. März 1899 (Public No. 177) wird bestimmt: dafs für künftig alle gesetzlichen Vorschriften, welche zur Verteilung eines Teiles oder des ganzen Betrages des Erlöses aufgebrachter und verurteilter Schiffe oder sonstiger Güter unter die Nehmer ermächtigen, aufgehoben werden und ebenso die gesetzlichen Vorschriften, welche Prämien für Versenkung oder Vernichtung feindlicher Schiffe in Kriegszeiten vorsehen. — Für England hält die N. P. A. (s.s. 24 bis 26) die Vorschriften über den Anspruch auf Prisengelder aufrecht.

Anlagen.

Anlage A.

Vorläufige Instruction für die Commandanten deutscher Kriegsschiffe in Betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern, vom 20. August 1877.

I. Verfahren, wenn ein deutsches Kriegsschiff ausgeht zum Zweck der Verfolgung einer bestimmten ihm bekannt gewordenen seeräuberischen Handlung oder deren Vorbereitung, resp. zur Feststellung des Thatbestandes, wenn ein gestrandetes Kauffahrteischiff beraubt worden ist.

II. Verfahren, wenn ein deutsches Kriegsschiff zufällig auf seinem Wege auf die Ausübung oder Vorbereitung einer seeräuberischen Handlung trifft, resp. von einem gestrandeten und beraubten Kauffahrteischiff zu Hülfe gerufen wird; wenn also kein Mandarin und Dolmetscher zur Hand ist.

III. Ueber Verfolgen der Piraten in chinesische Binnengewässer resp. auf chinesisches Gebiet.

IV. Ueber Untersuchung der Piraterie verdächtiger Fahrzeuge.

V. Ueber das Verfahren mit ergriffenen Piraten, sowie deren Schiffen.

VI. Ueber Unterstützung der Kaiserlichen Consuln bei Controlirung der gründlichen Erledigung des Vorfalls, resp. Feststellung des Thatbestandes.

I.

Jedes zum Zweck der Verfolgung einer bestimmten seeräuberischen Handlung ausgehende deutsche Kriegsschiff hat durch den Consul des Hafenortes sich einen Mandarinen zu requiriren, unter dessen Autorität alle Handlungen vorzunehmen sind, welche dazu beitragen, das Verbrechen der Seeräuberei festzustellen und die daran schuldigen Personen vor die competenten chinesischen Gerichte zu liefern. — Der Consul stellt auch einen Dolmetscher. In diesem Falle kommt es darauf an, die Thatsachen derart festzustellen, dafs auf Grund derselben der deutsche Vertreter die chinesischen Behörden verantwortlich machen kann.

Es mufs also angestrebt werden, ohne Zweifel zu bestimmen:

1) das beraubte Schiff,
2) den Ort und die Zeit der Beraubung,
3) den Gegenstand der Ladung jenes Schiffes,
4) den Verbleib dieser Ladung,
5) das oder diejenigen Schiffe, welche die Beraubung ausgeführt haben, sowie deren Bemannung,
6) alle sonstigen näheren Angaben, welche der einzelne Fall fordert.

Die zur Erlangung dieser Feststellungen nöthigen Schritte sind soviel wie möglich durch den Mandarinen sowie an Land durch die chinesischen Localbehörden zu bestimmen resp. zur Ausführung zu bringen. Entzieht sich der Mandarin dieser Thätigkeit, so darf der Commandant selbstständig handeln.

Sobald der Mandarin einen vom Commandanten für nothwendig erachteten Schritt nicht thun will, so ist ein Protocoll darüber aufzunehmen, welches als Belag dienen kann.

II.

Wird ein Commandant auf hoher See von einem beraubten Schiff zu Hülfe gerufen, oder wird er den Act einer Seräuberei oder deren Vorbereitung gewahr, so steht ihm das Recht zu, das seeräuberische Schiff zu besetzen, nach dem nächsten chinesischen Hafen, in welchem sich ein Kaiserlicher Berufsconsul befindet, zu bringen und dem letzteren, unter Ueberreichung eines Protocolls, die Mittel zu gewähren, die weitere Verfolgung bewerkstelligen zu können.

Dasselbe ist der Commandant eines deutschen Kriegsschiffes auch in den chinesischen Territorial-Gewässern zu thun berechtigt, wenn nicht ein chinesisches Kriegsschiff zur Stelle ist. Im letzteren Falle hat der Kaiserlich deutsche Commandant von dem chinesischen Kriegsschiffe die Verfolgung und Festmachung der Piraten zu fordern und sich soweit von den getroffenen Mafsregeln und von dem Thatbestande zu unterrichten, dafs er dem nächsten Kaiserlichen Berufsconsulat die Mittel an die Hand geben kann, die gründliche Erledigung seitens der chinesischen Behörden zu controliren.

Das oben erwähnte Protocoll hat zu enthalten:

1) genauen Thatbericht,
2) Angaben über das beraubte oder bedrohte Schiff,
3) falls die Räuber das beraubte Schiff schon verlassen hatten und zur Zeit der Ankunft der Kriegsschiffe nicht mehr zu sehen waren resp. chinesisches Territorium bereits erreicht hatten, genaue Angaben über das oder die Seeräuberschiffe, deren Besatzung, Richtung, aus welcher sie gekommen und nach welcher sie sich entfernten, Beschlagnahme etwa zurückgelassener und zur Aufklärung dienender Werkzeuge, Waffen, Bekleidungsstücke u. s. w., welche und wieviel Gegenstände der Ladung fortgenommen sind und deren Verpackung,
4) alle sonstigen zur Aufklärung erforderlichen Angaben.

Findet ein Commandant Gelegenheit, einem gestrandeten und beraubten Schiffe auf seinem Wege Hülfe zu leisten, ohne Mandarin und Dolmetscher mit sich zu haben, so übernimmt der Commandant die Verantwortung für das beraubte Schiff und dessen Besatzung bis zur Abgabe an ein deutsches Consulat.

Das Festnehmen der See- resp. Strandräuber aber ist der nächsten chinesischen Obrigkeit zu übertragen.

Für das weitere Verfahren in einem solchen Falle gilt das Uebrige, vorstehend ad I. Gesagte.

III.

Die chinesische Regierung hat in neuerer Zeit zur Unterdrückung der Seeräuberei an ihren Küsten eine bewaffnete Dampferflottille organisirt; es fehlt derselben also jetzt nicht mehr an geeigneten Mitteln, die Piraten in chinesischen Binnengewässern und im eigenen Lande zu verfolgen.

Piratenhandlungen, welche innerhalb der chinesischen Territorialgewässer begangen sind, hat daher die chinesische Regierung zu verfolgen. Als allgemeine Regel ist festzuhalten, dafs in diesen Fällen eine Verstärkung der chinesischen Polizeigewalt und das Eingreifen deutscher Kriegsschiffe nur dann stattfinden darf, wenn deutsche Interessen berührt werden, und die chinesische Behörde schriftlich darum bittet. — Damit die Verfolgung aber nicht lau betrieben wird oder gar unterbleibt, hat ein Commandant jedenfalls, wenn dies nicht bereits durch einen deutschen Berufsconsul geschehen, schriftlich die chinesischen Behörden dazu anzuhalten.

Ein Verfolgen sich von hoher See aus in Binnengewässer, resp. ans Land flüchtender Piraten bis zu deren Ergreifung, ist nur unter Begleitung eines Mandarinen und wenn derselbe schriftlich darum bittet, zulässig.

Gelingt es nicht, die Piraten vor dem Erreichen des chinesischen Gebiets zu ergreifen, so ist die nächste chinesische Obrigkeit resp. das zuerst eingetroffene

chinesische Kriegsschiff für die weitere Verfolgung und Ergreifung verantwortlich zu machen.

IV.

Begegnet ein deutsches Kriegsschiff einem chinesischen Fahrzeug, welches der Seeräuberei verdächtig zu erachten ist, so steht ihm das Recht der Untersuchung zu, jedoch nur in demselben Maſse wie den Schiffen anderer Nationen gegenüber und unter Uebernahme der vollen Verantwortung für seine Handlungsweise.

Dem Commandanten steht in diesem Fall das Recht zu, Stinktöpfe und unrechtmäſsig geführte Waffen zu confisciren (ins Wasser zu werfen), den Schiffsführer und andere Personen der Besatzung als Geiseln an Bord zu nehmen und wie sub II. zu verfahren, oder sich mit der Feststellung der Identität zu begnügen, ein Protocoll über das Gefundene aufzustellen und dasselbe an den deutschen Consul abzugeben.

V.

Die Strafgewalt über von deutschen Kriegsschiffen ergriffene Piraten verbleibt immer den chinesischen Behörden. Daher sind Piraten stets den chinesischen Behörden zur Aburtheilung zu übergeben (und zwar durch Vermittelung eines Kaiserlichen Berufsconsulats), jedoch mit der Bedingung, daſs die Ergriffenen nicht gefoltert resp. nicht mit grausamen, gegen die Gebräuche der Civilisation verstoſsenden Strafen gerichtet werden.

Deutsche Unterthanen, welche in Gemeinschaft chinesischer Piraten gefangen werden, sind nicht auszuliefern, sondern werden zur Bestrafung nach Deutschland gebracht.

Haben deutsche und englische Kriegsschiffe gemeinsam, und zwar auf hoher See, Piraten ergriffen, so erfolgt die Aburtheilung durch das nächste englische Vice-Admiralitätsgericht.

Sollte jedoch ausnahmsweise eine Ergreifung durch deutsche und englische Kriegsschiffe in chinesischen Territorial-Gewässern statgefunden haben, so werden die Gefangenen den chinesischen Behörden übergeben.

VI.

Das Festmachen der Piraten ist Sache der Commandanten; die Controle der gründlichen Erledigung des Vorfalles seitens der chinesischen Behörden ist Sache des deutschen Consuls.

Requisitionen der Consuln in solchen Angelegenheiten haben die Commandanten thunlichst Folge zu geben.

Anlage B.

Convention de Constantinople pour le libre usage du Canal de Suez du 29 octobre 1888.

Au nom de Dieu Tout-Puissant.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Espagne et en son nom la Reine Régente du Royaume, le Président de la République Française, Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et Sa Majesté l'Empereur des Ottomans,

voulant consacrer par un acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir en tous temps et à toutes les Puissances le libre usage du Canal Maritime de Suez et compléter ainsi le régime sous lequel la navigation par ce canal a été placée par le Firman de Sa Majesté Impériale le Sultan en date du 22 Février

1866 (2 Zilkadé 1282) sanctionnant les concessions de Son Altesse le Khédive, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

[Folgen die Namen der Bevollmächtigten.]

lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article I.

Le Canal Maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon.

En conséquence, les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du Canal, en temps de guerre comme en temps de paix.

Le Canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus.

Article II.

Les Hautes Parties contractantes, reconnaissant que le Canal d'Eau Douce est indispensable au Canal Maritime, prennent acte des engagements de Son Altesse le Khédive envers la Compagnie Universelle du Canal de Suez en ce qui concerne le Canal d'Eau Douce, engagements stipulés dans une convention en date du 18 Mars 1863 contenant un exposé et quatre articles.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce Canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

Article III.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du Canal Maritime et du Canal d'Eau Douce.

Article IV.

Le Canal Maritime restant ouvert en temps de guerre comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants, aux termes de l'article I du présent traité, les Hautes Parties contractantes conviennent qu'aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité ou aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du Canal ne pourra être exercé dans le Canal et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de trois milles marins de ces ports, alors même que l'Empire Ottoman serait l'une des Puissances belligérantes.

Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront dans le Canal et ses ports d'accès se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit des dits bâtiments par le Canal s'effectuera dans le plus bref délai d'après les règlements en vigueur et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port Saïd et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible. Un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la Puissance ennemie.

Article V.

En temps de guerre, les Puissances belligérantes ne débarqueront et ne prendront dans le Canal et ses ports d'accès ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre. Mais dans le cas d'un empêchement accidentel dans le Canal, on pourra embarquer ou débarquer, dans les ports d'accès, des troupes fractionnées par groupe n'excédant pas 1000 hommes, avec le matériel de guerre correspondant.

Article VI.

Les prises seront soumises sous tous les rapports au même régime que les navires de guerre des belligérants.

Article VII.

Les Puissances ne maintiendront dans les eaux du Canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucun bâtiment de guerre.

Toutefois, dans les ports d'accès de Port-Saïd et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre dont le nombre ne devra pas excéder deux pour haqcue Puissance.

Ce droit ne pourra être exercé par les belligérants.

Article VIII.

Les agents en Egypte des Puissances signataires du présent traité seront chargés de veiller à son exécution. En toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du Canal, ils se réuniront sur la convocation de trois d'entre eux et sous la Présidence du doyen pour procéder aux constatations nécessaires. Ils feront connaître au Gouvernement Khédivial le danger qu'ils auraient reconnu afin que celui-ci prenne les mesures propres à assurer la protection et le libre usage du Canal.

En tout état de cause ils se réuniront une fois par an pour constater la bonne exécution du traité. Ces dernières réunions auront lieu sous la présidence d'un Commissaire spécial nommé à cet effet par le Gouvernement Impérial Ottoman. Un Commissaire Khédivial pourra également prendre part à la réunion et la présider en cas d'absence du Commissaire Ottoman.

Ils réclameront notamment la suppression de tout ouvrage ou la dispersion de tout rassemblement qui, sur l'une ou l'autre rive du Canal, pourrait avoir pour but ou pour effet de porter atteinte à la liberté et à l'entière sécurité de la navigation.

Article IX.

Le Gouvernement Egyptien prendra, dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des Firmans, et dans les conditions prévues par le présent traité, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution du dit traité.

Dans le cas ou le Gouvernement Egyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel au Gouvernement Impérial Ottoman lequel prendra les mesures nécessaires pour répondre à cet appel, en donnera avis aux autres Puissances signataires de la déclaration de Londres du 17 Mars 1885 et, au besoin, se concertera avec elles à ce sujet.

Les prescriptions des articles IV, V, VII et VIII ne feront pas obstacle aux mesures qui seront prises en vertu du présent article.

Article X.

De même, les prescriptions des articles IV, V, VII et VIII ne feront pas obstacle aux mesures que Sa Majesté le Sultan et Son Altesse le Khédive, au nom de Sa Majesté Impériale et dans les limites des Firmans concédés, seraient dans la nécessité de prendre pour assurer, par leurs propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre public.

Dans le cas où Sa Majesté Impériale le Sultan ou Son Altesse le Khédive se touveraient dans la nécessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les Puissances signataires de la Déclaration de Londres en seraient avisées par le Gouvernement Impérial Ottoman.

Il est également entendu que les prescriptions des quatres articles dont il s'agit ne porteront, en aucun cas, obstacle aux mesures que le Gouvernement Impérial Ottoman croira nécessaire de prendre pour assurer par ses propres forces la défense de ses autres possessions situées sur la côte orientale de la Mer Rouge.

Article XI.

Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles IX et X du présent traité ne devront pas faire obstacle au libre usage du Canal.

Dans ces mêmes cas l'érection de fortifications permanentes élevées contrairement aux dispositions de l'article VIII demeure interdite.

Article XII.

Les Hautes Parties Contractantes conviennent par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du Canal, principe qui forme l'une des bases du présent traité, qu'aucune d'elles ne recherchera d'avantages territoriaux ou commerciaux ni de privilèges dans les arrangements internationaux qui pourront

intervenir par rapport au Canal. Sont d'ailleurs réservés les droits de la Turquie comme Puissance territoriale.

Article XIII.

En dehors des obligations prévues expressément par les clauses du présent traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de Sa Majesté Impériale le Sultan et aux droits et immunités de Son Altesse le Khédive tels qu'ils résultent des Firmans.

Article XIV.

Les Hautes Parties Contractantes conviennent que les engagements résultant du présent Traité ne seront pas limités par la durée des actes de concession de la Compagnie Universelle du Canal de Suez.

Article XV.

Les stipulations du présent traité ne feront pas obstacle aux mesures sanitaires en vigueur en Egypte.

Article XVI.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à porter le présent traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé en les invitant à y accéder.

Article XVII.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Constantinople dans le délai d'un mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Constantinople, le vingt neuvième jour du mois d'Octobre de l'an mil huit cent quatre-vingt huit.

[Folgen die Unterschriften.]

Anlage C.

Pariser Deklaration vom 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht [in der Form der Verkündung durch die Pr. G.-S. 1856 S. 585 f.].

Verordnung, betreffend die zwischen Preufsen, Oesterreich, Frankreich, Grofsbritannien, Rufsland, Sardinien und der Pforte vereinbarte Erklärung vom 16. April 1856, über Grundsätze des Seerechts. Vom 12. Juni 1856.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preufsen etc. etc.

verordnen, was folgt:

Die von Unseren Bevollmächtigten, sowie von den Bevollmächtigten der übrigen bei dem Friedensvertrage vom 30. März d. J. betheiligten Staaten, zu Paris am 16. April d. J. unterzeichnete Erklärung, welche wörtlich und in Uebersetzung lautet:

Déclaration.	Erklärung.
Les Plénipotentiaires qui ont signé le Traité de Paris du trente Mars mil huit cent cinquante-six, réunis en conférence, considérant:	Die Bevollmächtigten, welche den Pariser Vertrag vom dreifsigsten März Eintausend achthundert und sechs und funfzig unterzeichnet haben, sind nach stattgehabter Berathung, in Betracht:
que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables;	dafs das Seerecht in Kriegszeiten während langer Zeit der Gegenstand bedauerlicher Streitigkeiten gewesen ist;

que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière, donne lieu, entre les neutres et les belligérants, à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits;

qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important;

que les Plénipotentiaires assemblés au Congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs Gouvernements sont animés, qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard;

dûment autorisés, les susdits Plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et, étant tombés d'accord, ont arrêté la Déclaration solennelle ci-après:

1) La course est et demeure abolie;

2) Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre;

3) La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi;

4) Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Les Gouvernements des Plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette Déclaration à la connaissance des États qui n'ont pas été appelés à participer au Congrès de Paris, et à les inviter à y accéder.

Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les Plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs Gouvernements, pour en généraliser l'adoption, ne soient couronnés d'un plein succès.

dafs die Ungewifsheit der in dieser Beziehung obwaltenden Rechte und Pflichten zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Neutralen und den Kriegführenden Anlafs giebt, aus denen ernste Schwierigkeiten und selbst Konflikte entspringen können;

dafs es folglich zum Nutzen gereicht, gleichmäfsige Grundsätze über einen so wichtigen Punkt festzustellen;

dafs die auf dem Kongrefs zu Paris versammelten Bevollmächtigten den Absichten, von welchen ihre Regierungen beseelt sind, nicht besser zu entsprechen vermögen, als indem sie feststehende Grundsätze hierüber in die völkerrechtlichen Beziehungen einzuführen suchen;

mit gehöriger Ermächtigung versehen, übereingekommen, sich über die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes zu verständigen, und haben, nach erzieltem Einverständnifs, die nachstehende feierliche Erklärung beschlossen:

1) Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft;

2) die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, mit Ausnahme der Kriegs-Kontrebande;

3) neutrales Gut unter feindlicher Flagge, mit Ausnahme der Kriegs-Kontrebande, darf nicht mit Beschlag belegt werden;

4) die Blokaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heifst, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

Die Regierungen der unterzeichneten Bevollmächtigten verpflichten sich, diese Erklärung zur Kenntnifs derjenigen Staaten zu bringen, welche nicht zur Theilnahme an dem Pariser Kongresse berufen waren, und sie zum Beitritte einzuladen.

In der Ueberzeugung, dafs die hiermit von ihnen verkündigten Grundsätze von der ganzen Welt nur mit Dank aufgenommen werden können, bezweifeln die unterzeichneten Bevollmächtigten nicht, dafs die Bemühungen ihrer Regierungen, denselben die allgemeine Anerkennung zu verschaffen, von vollständigem Erfolge gekrönt sein werden.

La présente Déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les Puissances qui y ont ou y auront accédé.

Fait à Paris, le seize Avril mil huit cent cinquante-six.

Gegenwärtige Erklärung ist und wird nur zwischen denjenigen Mächten verbindlich sein, welche derselben beigetreten sind, oder beitreten werden.

Geschehen zu Paris, den sechszehnten April Eintausend achthundert und sechs und funfzig.

[Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten]

wird hierdurch von Uns genehmigt.

Unser Ministerpräsident und Minister der auswärtigen Angelegenheiten ist mit der Ausführung beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedruckten Königlichen Insiegel.

Gegeben Sanssouci, den 12. Juni 1856.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Manteuffel.

Anlage D.

Convention

pour

l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864, du 29 juillet 1899.

Abkommen,

betreffend

die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg, vom 29. Juli 1899.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie; Sa Majesté les Roi des Belges; Sa Majesté l'Empereur de Chine; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne et en Son Nom Sa Majesté la Reine-Régente du Royaume; le Président des Etats-Unis d'Amérique; le Président des Etats-Unis Mexicains; le Président de la République Française; Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes; Sa Majesté le Roi des Hellènes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau; Son Altesse le Prince de Monténégro; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté Impériale le Schah de Perse; Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves etc.; Sa Majesté le Roi de Roumanie; Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Serbie; Sa Majesté le Roi de Siam; Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège; le Conseil Fédéral Suisse; Sa Majesté l'Empereur des Ottomans et Son Altesse Royale le Prince de Bulgarie

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preufsen, Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, Seine Majestät der König der Belgier, Seine Majestät der Kaiser von China, Seine Majestät der König von Dänemark, Seine Majestät der König von Spanien und in Seinem Namen Ihre Majestät die Königin-Regentin des Königreichs, der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, der Präsident der Vereinigten Staaten von Mexiko, der Präsident der Französischen Republik, Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Grofsbritannien und Irland, Kaiserin von Indien, Seine Majestät der König der Hellenen, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der Kaiser von Japan, Seine Königliche Hoheit der Grofsherzog von Luxemburg, Herzog zu Nassau, Seine Hoheit der Fürst von Montenegro, Ihre Majestät die Königin der Niederlande, Seine Kaiserliche Majestät der Schah von Persien, Seine Majestät der König von Portugal und Algarvien u. s. w., Seine Majestät der König von Rumänien, Seine Majestät der Kaiser aller Reufsen, Seine Majestät

der König von Serbien, Seine Majestät der König von Siam, Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen, der Schweizerische Bundesrath, Seine Majestät der Kaiser der Osmanen und Seine Königliche Hoheit der Fürst von Bulgarien,

Egalement animés du désir de diminuer autant qu'il dépend d'eux les maux inséparables de la guerre et voulant dans ce but adapter à la guerre maritime les principes de la Convention de Genève du 22 août 1864, ont résolu de conclure une Convention à cet effet;

gleichermaſsen von dem Wunsche beseelt, so viel an ihnen liegt, die vom Kriege unzertrennlichen Leiden zu mildern und in der Absicht, zu diesem Zwecke die Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auch auf den Seekrieg auszudehnen, haben beschlossen, ein Abkommen zu dem Ende einzugehen,

Ils ont en conséquence nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

sie haben demgemäſs zu Bevollmächtigten ernannt:

[Folgen die Namen der Bevollmächtigten.]

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

welche nach Austausch ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Bestimmungen vereinbart haben:

Article 1.

Les bâtiments-hôpitaux militaires, c'est-à-dire les bâtiments construits ou aménagés par les États spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, et dont les noms auront été communiqués, à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage, aux Puissances belligérantes, sont respectés et ne peuvent être capturés pendant la durée des hostilités.

Ces bâtiments ne sont pas non plus assimilés aux navires de guerre au point de vue de leur séjour dans un port neutre.

Artikel 1.

Die militärischen Lazarethschiffe, die einzig und allein vom Staate erbaut oder eingerichtet worden sind, um den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hülfe zu bringen, sind bei Beginn oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor der Verwendung, den kriegführenden Mächten mit Namen anzumelden. Diese Schiffe sind zu achten und dürfen während der Dauer der Feindseligkeiten nicht weggenommen werden.

Auch dürfen sie bei einem Aufenthalt in neutralen Häfen nicht nach den für Kriegsschiffe geltenden Regeln behandelt werden.

Article 2.

Les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés de secours officiellement reconnues, sont également respectés et exempts de capture, si la Puissance belligérante dont ils dépendent, leur a donné une commission officielle et en a notifié les noms à la Puissance adverse à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage.

Ces navires doivent être porteurs d'un document de l'autorité compétente déclarant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ final.

Artikel 2.

Lazarethschiffe, die ganz oder zum Theil auf Kosten von Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hülfsgesellschaften ausgerüstet worden sind, sind ebenfalls zu achten und von der Wegnahme ausgeschlossen, sofern die kriegführende Macht, der sie angehören, eine amtliche Bescheinigung für sie ausgestellt und ihre Namen dem Gegner bei Beginn oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor der Verwendung, bekannt gemacht hat.

Diese Schiffe müssen eine von der zuständigen Behörde auszustellende Bescheinigung darüber bei sich führen, daſs sie sich während der Ausrüstung

und beim Auslaufen unter ihrer Aufsicht befunden haben.

Article 3.

Les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés officiellement reconnues de pays neutres, sont respectés et exempts de capture, si la Puissance neutre dont ils dépendent leur a donné une commission officielle et en a notifié les noms aux Puissances belligérantes à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage.

Artikel 3.

Lazarethschiffe, die ganz oder zum Theil auf Kosten von Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hülfsgesellschaften neutraler Staaten ausgerüstet worden sind, sind zu achten und von der Wegnahme ausgeschlossen, sofern der neutrale Staat, dem sie angehören, einen amtlichen Auftrag für sie ausgestellt hat und den kriegführenden Mächten ihre Namen zu Beginn oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor ihrer Verwendung, bekannt gemacht hat.

Article 4.

Les bâtiments qui sont mentionnés dans les articles 1, 2 et 3, porteront secours et assistance aux blessés, malades et naufragés des belligérants sans distinction de nationalité.

Les Gouvernements s'engagent à n'utiliser ces bâtiments pour aucun but militaire.

Ces bâtiments ne devront gêner en aucune manière les mouvements des combattants.

Pendant et après le combat, ils agiront à leurs risques et périls.

Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite; ils pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner, leur imposer une direction déterminée et mettre à bord un commissaire, même les détenir, si la gravité des circonstances l'exigeait.

Autant que possible, les belligérants inscriront sur le journal de bord des bâtiments hospitaliers les ordres qu'ils leur donneront.

Artikel 4.

Die in den Artikeln 1, 2, 3 bezeichneten Schiffe sollen den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegsparteien ohne Unterschied der Nationalität Hülfe und Beistand gewähren.

Die Regierungen verpflichten sich, diese Schiffe zu keinerlei militärischen Zwecken zu benutzen.

Diese Schiffe dürfen in keiner Weise die Bewegungen der Kriegsschiffe behindern.

Während und nach dem Kampfe handeln sie auf ihre eigene Gefahr.

Die Kriegsparteien üben ein Aufsichts- und Durchsuchungsrecht über sie aus. Sie können ihre Hülfe ablehnen, ihnen befehlen, sich zu entfernen, ihnen eine bestimmte Fahrtrichtung vorschreiben, einen Kommissar an Bord geben und sie auch zurückhalten, wenn besonders erhebliche Umstände es erfordern.

Die Kriegsparteien sollen die den Lazarethschiffen gegebenen Befehle, soweit wie möglich, in deren Schiffstagebuch eintragen.

Article 5.

Les bâtiments-hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale verte d'un mètre et demi de largeur environ.

Les bâtiments qui sont mentionnés dans les articles 2 et 3, seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale rouge d'un mètre et demi de largeur environ.

Les embarcations des bâtiments qui viennent d'être mentionnés, comme les petits bâtiments qui pourront être affectés

Artikel 5.

Die militärischen Lazarethschiffe sind kenntlich zu machen durch einen äufseren weifsen Anstrich mit einem wagrecht laufenden, etwa 1½ Meter breiten, grünen Streifen.

Die in den Artikeln 2, 3 bezeichneten Schiffe sind kenntlich zu machen durch einen äufseren weifsen Anstrich mit einem wagrecht laufenden, etwa 1½ Meter breiten, rothen Streifen.

Die Boote dieser Schiffe sowie die kleinen zum Lazarethdienste verwendeten Fahrzeuge müssen durch einen

au service hospitalier, se distingueront par une peinture analogue.

Tous les bâtiments hospitaliers se feront reconnaître en hissant, avec leur pavillon national, le pavillon blanc à croix rouge prévu par la Convention de Genève.

ähnlichen Anstrich kenntlich gemacht sein.

Alle Lazarethschiffe sollen sich dadurch erkennbar machen, dafs sie neben der Nationalflagge die in der Genfer Konvention vorgesehene weifse Flagge mit dem rothen Kreuze hissen.

Article 6.

Les bâtiments de commerce, yachts ou embarcations neutres, portant ou recueillant des blessés, des malades ou des naufragés des belligérants, ne peuvent être capturés pour le fait de transport, mais ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu'ils pourraient avoir commises.

Artikel 6.

Handelsschiffe, Yachten oder neutrale Fahrzeuge, die Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegsparteien an Bord genommen haben, können aus diesem Anlasse nicht weggenommen werden, aber sie bleiben der Wegnahme ausgesetzt im Falle von Neutralitätsverletzungen, deren sie sich etwa schuldig gemacht haben.

Article 7.

Le personnel religieux, médical et hospitalier de tout bâtiment capturé est inviolable et ne peut être fait prisonnier de guerre. Il emporte, en quittant le navire, les objets et les instruments de chirurgie qui sont sa propriété particulière.

Ce personnel continuera à remplir ses fonctions tant que cela sera nécessaire et il pourra ensuite se retirer lorsque le commandant en chef le jugera possible.

Les belligérants doivent assurer à ce personnel tombé entre leurs mains la jouissance intégrale de son traitement.

Artikel 7.

Das geistliche, ärztliche und Lazarethpersonal weggenommener Schiffe ist unverletzlich und kann nicht kriegsgefangen gemacht werden. Es ist berechtigt, beim Verlassen des Schiffes die Gegenstände und chirurgischen Instrumente, die Privateigenthum sind, mit sich zu nehmen.

Es soll jedoch seine Dienste solange weiter leisten, als es nothwendig erscheint, und kann sich erst dann zurückziehen, wenn der Befehlshaber des Schiffes es für zulässig erklärt.

Die Kriegsparteien sind verpflichtet, diesem Personale, wenn es in ihre Hände fällt, den vollen Genufs der Gebührnisse zu sichern.

Article 8.

Les marins et les militaires embarqués blessés ou malades, à quelque nation qu'ils appartiennent, seront protégés et soignés par les capteurs.

Artikel 8.

Die an Bord befindlichen Marine- und Militärpersonen, die verwundet oder krank sind, sollen von der Partei, die das Schiff genommen hat, ohne Unterschied der Nationalität geschützt und gepflegt werden.

Article 9.

Sont prisonniers de guerre les naufragés, blessés ou malades, d'un belligérant qui tombent au pouvoir de l'autre. Il appartient à celui-ci de décider, suivant les circonstances, s'il convient de les garder, de les diriger sur un port de sa nation, sur un port neutre ou même sur un port de l'adversaire. Dans ce dernier cas, les prisonniers ainsi rendus à leur pays ne pourront servir pendant la durée de la guerre.

Artikel 9.

Schiffbrüchige, Verwundete oder Kranke einer Kriegspartei, die in die Hände der anderen fallen, sind Kriegsgefangene.

Der Partei, die sie gefangen genommen hat, bleibt es überlassen, sie je nach den Umständen festzuhalten oder nach einem ihrer Häfen, nach einem neutralen Hafen oder selbst nach einem Hafen des Gegners zu befördern. Im letzteren Falle dürfen die so in ihre Heimath entlassenen Kriegsgefangenen während der Dauer des Krieges nicht mehr dienen.

Article 10.[1]
(Exclu.)

Article 11.

Les règles contenues dans les articles ci-dessus ne sont obligatoires que pour les Puissances contractantes, en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles.

Les dites règles cesseront d'être obligatoires du moment où, dans une guerre entre des Puissances contractantes, une Puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants.

Article 12.

La présente Convention sera ratifiée dans le plus bref délai possible.

Les ratifications seront déposées à la Haye.

Il sera dressé du dépôt de chaque ratification un procès-verbal, dont une copie, certifiée conforme, sera remise par la voie diplomatique à toutes les Puissances contractantes.

Article 13.

Les Puissances non signataires, qui auront accepté la Convention de Genève du 22 août 1864, sont admises à adhérer à la présente Convention.

Elles auront, à cet effet, à faire connaître leur adhésion aux Puissances contractantes, au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée par celui-ci à toutes les autres Puissances contractantes.

Article 14.

S'il arrivait qu'une des Hautes Parties contractantes dénonçât la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après la notification faite par écrit au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement par celui-ci à toutes les autres Puissances contractantes.

Artikel 10.
(Weggefallen.)

Artikel 11.

Die in den vorstehenden Artikeln getroffenen Vereinbarungen sind für die vertragschliefsenden Mächte nur bindend im Falle eine Krieges zwischen zwei oder mehreren von ihnen.

Die Vereinbarungen hören mit dem Augenblick auf verbindlich zu sein, wo in einem Kriege zwischen Vertragsmächten eine Nichtvertragsmacht sich einer der Kriegsparteien anschliefsen sollte.

Artikel 12.

Dieses Abkommen soll sobald wie möglich ratifizirt werden.

Die Ratfikationsurkunden sollen im Haag hinterlegt werden.

Ueber die Hinterlegung einer jeden Ratifikationsurkunde soll ein Protokoll aufgenommen werden; von diesem soll eine beglaubigte Abschrift allen Vertragsmächten auf diplomatischem Wege mitgetheilt werden.

Artikel 13.

Die Nichtsignatarmächte, die der Genfer Konvention vom 22. August 1864 beigetreten sind, können ihren Beitritt zu diesem Abkommen erklären.

Sie haben zu diesem Zwecke ihren Beitritt den Vertragsmächten durch eine schriftliche Benachrichtigung bekannt zu geben, die an die Regierung der Niederlande zu richten und von dieser allen anderen Verträgsmächten mitzutheilen ist.

Artikel 14.

Falls einer der hohen vertragschliefsenden Theile dieses Abkommen kündigen sollte, würde diese Kündigung erst ein Jahr nach der schriftlich an die Regierung der Niederlande ergehenden und von dieser allen anderen Vertragsmächten unverzüglich mitzutheilenden Benachrichtigung wirksam werden.

---

[1] Art. 10 lautete: „*Les naufragés, blessés ou malades, qui sont débarqués dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'État neutre avec les États belligérants, être gardés par l'État neutre de manière, qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre.*

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'État dont relèvent les naufragés, blessés ou malades."

Cette dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à la Haye, le vingt-neuf juillet mil huit cent quatre-vingt dix-neuf, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont des copies, certifiées conformes, seront remises par la voie diplomatique aux Puissances contractantes.

Diese Kündigung soll nur in Ansehung der Macht wirksam sein, die sie erklärt hat.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen im Haag am neunundzwanzigsten Juli achtzehnhundertneunundneunzig in einer einzigen Ausfertigung, die im Archive der Regierung der Niederlande hinterlegt bleiben soll und wovon beglaubigte Abschriften den Vertragsmächten auf diplomatischem Wege übergeben werden sollen.

[Folgen die Unterschriften.]

Anlage E.

Neutralitätserklärungen und sonstige Erlasse neutraler Regierungen aus Anlafs des spanisch-amerikanischen Krieges, 1898.[1]

I. Brasilien.

Neutralitätserklärung vom 29. April 1898 (Diario Official von Rio de Janeiro No. 116, vom 1. Mai 1898).

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten. — 2. Sektion. — Cirkular No. 1. — Rio de Janeiro, den 29. April 1898.

Herr Minister. — Die Gesandtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika hat mir im Namen der Regierung unter dem 26. d. Mts. mitgetheilt, dafs der amerikanische Kongrefs durch gemeinsamen, am 20. d. Mts. genehmigten Beschlufs die Ermächtigung zur Intervention der genannten Staaten behufs Herstellung des Friedens auf der Insel Cuba und Herbeiführung der Unabhängigkeit dieser letzteren ertheilt hat, und dafs dieser Beschlufs von der Königlich Spanischen Regierung als gleichbedeutend mit einer Kriegserklärung betrachtet wurde, in deren Folge dieselbe ihre Gesandtschaft aus Washington zurückgezogen und die diplomatischen Beziehungen abgebrochen hat. Hierauf hat der Kongrefs erklärt, dafs vom 21. ab zwischen den beiden Nationen der Kriegszustand bestehe.

Der Herr Präsident, zu dessen Kenntnifs ich jene Mittheilung gebracht habe, hat unter dem Ausdruck seines tiefen Bedauerns darüber, dafs die Frage, welche Anlafs zum Abbruch der Beziehungen zwischen den beiden Ländern gegeben hat, nicht durch friedliche Mittel gelöst werden konnte, bestimmt, dafs Brasilien während dieses Krieges die strengste Neutralität beobachte, und angeordnet, dafs zu deren Aufrechterhaltung in dem ganzen Gebiete der Republik die nachstehend aufgestellten Vorschriften streng eingehalten werden.

I.

Alle in Brasilien wohnenden Personen, Einheimische oder Fremde, haben sich aller Theilnahme und Unterstützung zu Gunsten irgend einer der kriegführenden Partheien zu enthalten und dürfen keinerlei Handlungen vornehmen,

---

[1]) Die Anlage enthält nur eine Auswahl dieser Erklärungen. — Im Anhang zur Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 5 (1898) und in den Archives diplomatiques 2. Serie (1898) Bd. 67 S. 323 bis 339 und Bd. 68 S. 357 bis 365 sind auch noch solche mitgeteilt von Argentinien, Belgien, Chile, China, Columbien, Griechenland, Haïti, Italien, Liberia, Mexiko, Rumänien, Schweden, Norwegen und der Schweiz.

die als feindselig gegen eine der beiden Partheien und daher gegen die Pflichten der Neutralität verstofsend betrachtet werden kann.

II.

Die Bundesregierung duldet nicht, dafs in den Häfen der Republik Kaperschiffe in Stand gesetzt oder ausgerüstet werden.

III.

Es ist keiner der kriegführenden Partheien gestattet, in Brasilien Anwerbungen, weder unter ihren eigenen Staatsangehörigen noch unter Bürgern anderer Länder für ihre Land- oder Seestreitkräfte vorzunehmen.

IV.

Durchaus verboten ist die Ausfuhr von Kriegsartikeln aus den Häfen Brasiliens nach denen irgend einer der kriegführenden Mächte unter brasilianischer Flagge oder der einer anderen Nation.

V.

Es ist den Einheimischen wie den in Brasilien wohnenden Ausländern verboten, die Abfahrt oder demnächstige Ankunft irgend eines Handels- oder Kriegsschiffes der kriegführenden Partheien telegraphisch anzuzeigen, oder diesen irgendwelche Befehle, Instruktionen oder Rathschläge zu ertheilen mit dem Zwecke, den Feind zu schädigen.

VI.

Es soll keinem Kriegs- oder Kaperschiffe gestattet werden, im Falle des Einlaufens mit Prisen in unsere Häfen und Buchten darin länger als 24 Stunden zu verweilen, ausgenommen im Nothfalle; in keiner Weise soll ihnen aber gestattet sein, über die Prisen oder Gegenstände derselben zu verfügen.

Unter den Worten ausgenommen im Nothfalle *(salvo o caso de arribação forçada)* ist auch zu verstehen, dafs das Schiff nicht gezwungen werden soll in der erwähnten Frist den Hafen zu verlassen:

1. wenn es die durchaus nothwendigen Reparaturen nicht bewerkstelligen konnte, um ohne Gefahr des Untergangs in See zu stechen;
2. wenn die gleiche Gefahr in Folge schlechten Wetters vorliegt;
3. wenn es vom Feinde verfolgt wird.

Unter diesen Voraussetzungen bleibt es dem Ermessen der Bundesregierung anheimgestellt, mit Rücksicht auf die vorliegenden Umstände den Zeitraum zu bestimmen, innerhalb dessen das Schiff den Hafen zu verlassen hat.

VII.

Die Kaperschiffe *(corsarios)* sind, auch wenn sie keine Prisen mit sich führen, nicht länger als 24 Stunden in den Häfen der Republik zu dulden, ausgenommen unter den in der vorhergehenden Ziffer aufgestellten Voraussetzungen.

VIII.

Kein Schiff das die Flagge eines der kriegführenden Theile führt und in diesem Kriege Dienst thut oder hierzu bestimmt ist, darf in den Häfen der Republik verproviantirt und mit Mannschaften oder Ausrüstungsgegenständen versehen werden. Unter diesem Verbot sind die Lieferungen von Mundvorrath, Schiffahrtsgegenständen und die unvermeidlichen Reparaturen nicht begriffen, die dasselbe für die Weiterreise durchaus nöthig hat.

IX.

Bei der Schlufsbestimmung der vorhergehenden Ziffer wird vorausgesetzt, dafs das Schiff nach irgend einem Hafen bestimmt ist und nur vorübergehend und aus Noth einen Hafen der Republik anläuft.

Dies trifft indessen nicht zu, falls ein und dasselbe Schiff den Hafen wiederholt aufsucht oder, wenn es in einem Hafen sich mit Mundvorrath versehen hat, gleich nachher unter Vorgabe des gleichen Zwecks einen anderen anläuft; ausgenommen sind die erweisbaren Fälle höherer Gewalt.

Diese Wiederholung des Anlaufens ohne nachweisbaren Grund berechtigt zu dem Verdachte, dafs das Schiff in Wirklichkeit sich nicht auf einer Reise befindet, sondern die Brasilien benachbarten Gewässer befährt, um feindliche Schiffe wegzunehmen.

In einem solchen Falle könnten das dem in Frage stehenden Schiffe gewährte Asyl und die demselben geleistete Hülfe als eine zum Nachtheile des kriegführenden Gegners gewährleistete Unterstützung oder Begünstigung aufgefafst und als Bruch der Neutralität angesehen werden.

Es soll daher das schon einmal in einen unserer Häfen eingelaufene Schiff, wenn es sogleich nach dessen Verlassen dahin zurückkehren oder einen anderen Hafen behufs Einnahme von Mundvorrath, Schiffahrtsgegenständen oder zur Vornahme von Reparaturen anlaufen will, ausgenommen den gehörig erwiesenen Fall höherer Gewalt, nicht wieder zugelassen werden, bevor nicht ein angemessener die Annahme rechtfertigender Zeitraum abgelaufen ist, dafs das Schiff die Küsten Brasiliens verlassen und dahin erst wieder zurückgekehrt ist, nachdem es die Reise vollendet hatte, zu der es bestimmt war.

X.

Die Bewegung der kriegführenden Theile wird vom Einlaufen in den Hafen an bis zu dessen Verlassen überwacht und die Unverdächtigkeit der einzunehmenden Gegenstände festgestellt werden.

XI.

Die Schiffe der kriegführenden Theile dürfen nur das zur Fortsetzung der Reise erforderliche Brennmaterial einnehmen.

Es ist verboten, Kohlen zu liefern an Schiffe, welche die Brasilien benachbarten Gewässer befahren, um Fahrzeuge des Feindes wegzunehmen oder irgend eine andere Art von Feindseligkeiten zu begehen.

An Schiffe, welche einmal Brennmaterial in unseren Häfen erhalten haben, ist eine neue Lieferung nicht gestattet bevor nicht eine angemessene Frist abgelaufen ist, welche zu der Annahme berechtigt, dafs das in Frage stehende Schiff nach Vollendung seiner Reise nach einem ausländischen Hafen hierher zurückgekehrt ist.

XII.

Es ist keinem der kriegführenden Theile gestattet, in den Häfen der Republik Waaren in Empfang zu nehmen, welche für dieselben in Schiffen irgend einer anderen Nation direkt angelangt sind.

Dies würde bedeuten, dafs die kriegführenden Theile unsere Häfen nicht während der Fahrt und aus unvorhergesehener Noth, sondern in der Absicht aufsuchten, in der Nähe der Küsten Brasiliens sich aufzuhalten und es von vornherein darauf anzulegen, sich mit den für ihre Unternehmungen erforderlichen Mitteln zu versehen. Das Dulden eines solchen Mifsbrauchs wäre gleichbedeutend mit dem Zugeständnifs, dafs unsere Küsten den kriegführenden Theilen als Operationsbasis dienten.

XIII.

Es ist den kriegführenden Theilen in den Häfen Brasiliens nicht gestattet:

1. ihre Schiffsbesatzung durch Anwerbung von Seeleuten irgendwelcher Nation, einschliefslich ihrer Landsleute, zu vermehren;

2. ihre artilleristische Ausrüstung zu vermehren, zu verstärken oder auf irgend eine Weise zu verbessern, Handwaffen und Kriegsmunition anzukaufen oder einzuschiffen.

Es ist ihnen ein Ankerplatz anzuweisen, an dem sie sich unter der unmittelbaren Aufsicht der Polizei befinden und fern von verdächtigen Orten und Umständen sind.

XIV.

Es soll den kriegführenden Theilen während ihres Aufenthalts in den Häfen der Republik verwehrt sein:

Durch Anwendung von Gewalt oder List die ihren Mitbürgern abgenommenen Prisen, die sich im gleichen Asyl befinden, wieder zu erlangen, oder Gefangene ihrer Nation zu befreien.

Einen Verkauf oder eine Auslösung der dem Feinde abgenommenen Prisen vorzunehmen, bevor die Gültigkeit der Prisen durch das zuständige Gericht festgestellt ist.

Ueber an Bord befindliche Gegenstände zu verfügen, die aus Prisen herstammen.

XV.

Die Schiffe irgend einer der kriegführenden Mächte, welche auf einem Ankerplatze oder in einem Hafen der Republik zugelassen werden, müssen sich vollständig ruhig und friedlich verhalten gegen alle dort ankernden Schiffe, selbst gegen Kriegsschiffe oder als solche ausgerüstete andere Fahrzeuge der feindlichen Macht.

Die brasilianischen Festungen und Kriegsschiffe erhalten Befehl auf jedes Schiff zu schiefsen, das den Feind innerhalb der Häfen und in den Gewässern Brasiliens angreift.

XVI.

Kein Kriegsschiff darf den Hafen unmittelbar nach dem Auslaufen eines der feindlichen oder einer neutralen Nation angehörenden Schiffes verlassen.

Wenn das auslaufende sowohl wie das zurückbleibende Schiff Dampfer oder wenn beide Segelschiffe sind, mufs zwischen dem Auslaufen des einen und des anderen ein Zeitraum von 24 Stunden liegen. Ist das auslaufende ein Segelschiff und das zurückbleibende ein Dampfer, so darf der letztere erst 72 Stunden nach dem ersteren auslaufen.

Die brasilianischen Festungen und Kriegsschiffe werden auf jedes bewaffnete Schiff Feuer geben, das vor Ablauf der festgesetzten Frist nach dem Auslaufen des dem kriegführenden Gegner angehörenden Schiffes Anstalten zum Auslaufen macht.

XVII.

Die Handelsschiffe eines der kriegführenden Theile, welche aus dem Hafen auslaufen wollen, müssen 24 Stunden vorher eine bezügliche schriftliche Anzeige an den Kommandanten der Marinestation *(Estação Naval)* richten und darin Tag und Stunde angeben, wann sie die Anker lichten werden. Die Anzeige mufs auch die Angabe enthalten, ob das auszulaufende Schiff ein Dampfer oder Segler ist.

Der Kommandant der Marinestation wird sodann, wenn er nicht die Anzeige über das Auslaufen eines Kriegsschiffes des anderen kriegführenden Theiles erhalten hat, eine Aufforderung an die betreffenden Schiffskommandanten ergehen lassen, nicht aus dem Hafen auszulaufen vor Ablauf der in der vorhergehenden Ziffer festgesetzten Frist. Er wird ausserdem die Festungen und die Registerfahrzeuge mit den erforderlichen Weisungen versehen.

Die Handelsschiffe dürfen die Anker erst lichten nach erhaltener schriftlicher Antwort, worin ihnen mitgetheilt wird, dafs die erforderlichen Mafsregeln getroffen sind und sie daher auslaufen können. Die Antwort soll mit möglichster Beschleunigung gegeben werden.

In Orten, wo ein Kommandant der Marinestation nicht vorhanden ist, ist die Anzeige der Handelsschiffe an den Hafenkapitän zu richten; in Ermangelung eines solchen an den Kommandanten der Festung des Bezirks; wenn keine Festung vorhanden ist, an den Kommandanten irgend eines daselbst befindlichen brasilianischen Kriegsschiffes.

Der Beamte, an welchen unter den genannten Umständen die Anzeige gerichtet wird, ist zur Erlassung der Aufforderung an die Kriegsschiffe zuständig.

XVIII.

Das Kriegsschiff der kriegführenden Theile, welches am Auslaufen durch die allmähliche Ausfahrt der Handelsfahrzeuge oder gegnerischer Kriegsschiffe nicht gehindert werden will, mufs 24 Stunden vorher einem der in der vorher-

gehenden Ziffer genannten jeweilig zuständigen Beamten seine Absicht auszulaufen, anzeigen. Der Vorrang im Auslaufen wird durch die Reihenfolge des Eingangs der Anzeigen geregelt.

XIX.

Die Kriegsschiffe dürfen den Hafen nicht verlassen, bevor nicht die Handelsschiffe des anderen kriegführenden Theiles, welche sich vor der Hafeneinfahrt befinden, oder deren Ankunft durch den Telegraphen oder in irgend einer anderen Weise angemeldet ist, eingelaufen sind, es sei denn, daſs der Kommandant derselben dem Kommandanten der Marinestation und in dessen Ermangelung dem zuständigen Beamten sein Ehrenwort giebt, dass er denselben keinen Schaden zufügen werde, und wenn auſserdem keine anderen Gründe vorliegen, in Folge deren die Kriegsschiffe verhindert sind auszulaufen.

XX.

Keiner der kriegführenden Theile darf Prisen machen in den brasilianischen Gewässern oder sich in Häfen und auf Ankerplätzen, auf Inseln und Vorgebirgen, welche in diesen Gewässern gelegen sind, in Hinterhalt legen gegen feindliche Schiffe, die ankommen oder ausgehen; auch keine Erkundigungen einziehen über Schiffe, welche erwartet werden oder abgehen sollen; und endlich nicht unter Segel gehen, um ein angezeigtes oder angemeldetes feindliches Schiff zu überfallen.

Um das Prisenmachen in brasilianischen Gewässern zu verhindern, sollen alle erforderlichen Mittel, einschlieſslich Gewalt, angewandt werden.

XXI.

Wenn die in den Häfen der Republik eingebrachten Prisen in den brasilianischen Gewässern erbeutet worden sind, so sollen die Gegenstände, aus denen sie bestehen, von der zuständigen Behörde behufs Rückgabe an die rechtmäſsigen Eigenthümer abgenommen werden; ein Verkauf solcher Gegenstände ist immer als nichtig zu betrachten.

XXII.

Die Schiffe, welche versuchen die Neutralität zu verletzen, sollen sofort aufgefordert werden, das Seegebiet Brasiliens zu verlassen, und ihnen nichts verabfolgt werden.

Der kriegführende Theil, welcher die Vorschriften dieses Cirkulars überschreitet, soll in den Häfen Brasiliens nicht mehr zugelassen werden.

XXIII.

Zur Unterdrückung der verübten Miſsbräuche sollen Gewaltmittel angewandt werden; in Ermangelung solcher oder bei deren Unzulänglichkeit soll Protest gegen den kriegführenden Theil erhoben werden, der, benachrichtigt und aufgefordert, nicht von der Verletzung der Neutralität Brasiliens absteht. Der Bundesregierung ist sofort Kenntniſs von dem Vorfalle zu geben, deren Weisungen in allen hier nicht vorgesehenen Fällen telegraphisch einzuholen sind.

Ich ersuche Sie um beschleunigte Ertheilung von Befehlen, damit das gegenwärtige Cirkular in seinem Ihr Ministerium berührenden Theile von dem letzterem unterstehenden Beamten genau ausgeführt wird.

Gesundheit und Brüderlichkeit.

gez. Dionisio E. de Castro Cerqueira.

An die Herren Staatsminister für die Angelegenheiten der Marine, des Krieges, der Justiz, der Finanzen und der Industrie, des Verkehrs und der öffentlichen Arbeiten.

II. Dänemark.

a. Neutralitätserklärung vom 29. April 1898 (Berlingske Tidende vom 29. April 1898, Abendausgabe).

Seine Majestät der König hat heute im Staatsrath, auf den Bericht des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, Allerhöchst seine Genehmigung dazu

ertheilt, dafs mit Rücksicht auf den zwischen Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika ausgebrochenen Krieg von den Königlichen Gesandten in Madrid und Washington eine Note an die Regierungen der kriegführenden Mächte gerichtet werde, worin diese davon in Kenntnifs gesetzt werden, dafs die Königliche Regierung strenge und unparteiische Neutralität einhalten wird.

Nur für die dänisch-westindischen Inseln ist es für nothwendig erachtet worden, nähere Bestimmungen darüber zu treffen, unter welchen Bedingungen die Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte die Genehmigung zur Einfahrt und zum Aufenthalt in den dänischen Häfen und Gewässern erhalten. Diese Bestimmungen sind in folgenden Punkten zusammengefafst:

1. Die Kriegsschiffe der kriegführenden Parteien und die zu deren Flotten gehörenden Transportschiffe haben die Erlaubnifs, sich in die Häfen der Inseln und in die unter deren Territorialhoheit stehenden Gewässer zu begeben, dürfen sich aber nur 24 Stunden daselbst aufhalten, es sei denn, dafs sie sich in Folge von Unwetter, Mangel an Lebensmitteln, Haverei oder anderen Ursachen in Noth befinden. Die 24 Stunden werden in letzterem Falle von dem Momente an gerechnet, in dem die Nothlage zu bestehen aufgehört hat, und die nothwendigen Reparaturen ausgeführt sind. Ein Zeitraum von 24 Stunden soll stets verstreichen zwischen der Abfahrt eines Kriegsschiffes der einen der kriegführenden Parteien und der Abfahrt eines der andern kriegführenden Partei gehörenden Kriegs- oder Handelsschiffes.

Kaperschiffe werden in die Häfen und Küstengewässer nicht zugelassen, aufser bei offenbarem Nothstand.

2. Fahrzeugen, die zu den Flotten der Kriegführenden gehören, ist es gestattet, in den Häfen und Küstengewässern sich mit aller Art Nahrungsmittel und Waaren, deren sie bedürfen, zu versehen, mit Ausnahme von Gegenständen, die zur Kriegskontrebande gerechnet werden. Doch dürfen sie mit Lebensmitteln sich nicht über das Quantum hinaus versorgen, das für die Bedürfnisse der Mannschaft nöthig ist, noch dürfen sie mehr Kohlen einnehmen, als sie für die Fahrt bis zum nächsten Hafen ihres Heimathlandes oder nach einem andern noch näheren Bestimmungsorte bedürfen. Die Berechtigung, sich in einem der Häfen der Inseln oder in deren Küstengewässern mit Kohlen zu versehen, steht ein und demselben Schiffe nicht mehr als Ein Mal in 3 Monaten zu, es sei denn, dafs der Gouverneur seine spezielle Genehmigung dazu ertheilte.

3. Die Häfen und Küstengewässer der Inseln sind für die von einer der kriegführenden Mächte gemachten Prisen geschlossen, es sei denn, dafs sie sich in Noth befinden.

Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, den 29. April 1898.

b. Bekanntmachung für dänische Handeltreibende und Schiffsführer mit Rücksicht auf den zwischen den nordamerikanischen Freistaaten und Spanien ausgebrochenen Krieg, vom 29. April 1898 (daselbst).

Mit Allerhöchster Ermächtigung von heute bringt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hiemit zur öffentlichen Kenntnifs, dafs wegen des zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Spanien ausgebrochenen Kriegs die vorläufige Verordnung von heute in Kraft tritt, wodurch den dänischen Unterthanen verboten wird, die kriegführenden Mächte zu unterstützen. Zur Aufklärung der dänischen Handeltreibenden und Schiffsführer darüber, was sie nach den bestehenden Gesetzen und den völkerrechtlichen Bestimmungen während des Kriegs zu beobachten haben, hat das unterzeichnete Ministerium auf Allerhöchsten Befehl noch bekannt zu geben und einzuschärfen:

§ 1. Wenn ein dänisches Handelsfahrzeug in See von irgend einem Kriegsschiff der Kriegführenden oder von einem autorisirten Kaper angerufen wird, hat dasselbe auf die Aufforderung des Kommandanten unweigerlich die nach dem § 32 des Registergesetzes vorgeschriebenen Schiffspapiere, nämlich Nationalitäts- und Registercertifikat, Schiffsbesatzungsliste, Ausklarierungsnachweis und Ladungspapiere vorzuweisen. Kein Schiff darf nach dem Völkerrecht mit doppelten Schiffspapieren versehen sein oder eine andere Flagge führen als die desjenigen Landes, dem es angehört.

§ 2. Obgleich keine der beiden kriegführenden Mächte der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 beigetreten ist, liegen doch von beiden Seiten offizielle Erklärungen darüber vor, daſs Beide anerkennen, daſs die neutrale Flagge die Ladung deckt, mit Ausnahme von Kriegskontrebande, sowie daſs neutrale Ladung, mit Ausnahme von Kriegskontrebande, an Bord eines feindlichen Schiffes der Aufbringung nicht unterliegt. Als Kriegskontrebande werden angesehen: Waffen, Munition, Bekleidungs- und andere Ausrüstungsgegenstände, sowie andere, zum Kriegsgebrauch unmittelbar verwendbare, verarbeitete Gegenstände, sofern dieselben für eine der kriegführenden Mächte oder deren Unterthanen bestimmt sind. Ebenso können Depeschen von einer oder an eine der Regierungsbehörden der kriegführenden Mächte Kriegskontrebande sein, deren Mitnahme verboten ist. Für den Fall, daſs Aenderungen oder Zusatzbestimmungen hinsichtlich der Kontrebande nothwendig werden sollten, behält sich das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten vor, nach Einholung der Allerhöchsten Bestimmung das weiter Erforderliche bekannt zu geben.

§ 3. Der Schiffer hat sich soweit möglich Kenntniſs davon zu verschaffen, ob der Hafen einer der kriegführenden Mächte, nach dem er sich begeben will, blokirt ist. Wenn er bei der Einfahrt in einen Hafen, dessen Blokirung ihm nicht bekannt war, von einem Kriegsschiff der anderen kriegführenden Macht angehalten wird, und ihm vom Kommandanten bekannt gegeben wird, daſs der Hafen blokirt ist, hat er sich unverzüglich davon zu entfernen, ohne zu versuchen, sich in den Hafen heimlich einzuschleichen.

§ 4. Sofern sich ein Schiffsführer für berechtigt hält, sich über die Behandlung zu beklagen, welche ihm von einem armirten Schiffe eines der Kriegführenden zu Theil geworden ist, hat er sobald als möglich seine Reklamation bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten oder bei einer Königlichen Gesandtschaft oder bei einem Königlichen Konsulat anzubringen.

Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, den 29. April 1898.

c. Vorläufiges Gesetz, durch welches den dänischen Unterthanen die Unterstützung der kriegführenden Mächte verboten wird, vom 29. April 1898.

Wir Christian IX., von Gottes Gnaden König von Dänemark ...

Thun kund und zu wissen: Da es unter den gegenwärtigen Umständen von Wichtigkeit ist, daſs von dänischen Unterthanen keine Handlungen vorgenommen werden, welche die Neutralität des Staats in Gefahr bringen oder fremden Mächten begründeten Anlaſs zur Klage gegen den Dänischen Staat als einen neutralen geben können, haben Wir es für dringend nothwendig gehalten, nach Maſsgabe des § 25 der Verfassung[1]) durch ein vorläufiges Gesetz für das Königreich und die dänisch-westindischen Inseln eine Grundlage zu schaffen, um solche Handlungen verbieten und im Uebertretungsfalle bestrafen zu können.

In Folge dessen gebieten und befehlen Wir wie folgt:

§ 1.

Für den Fall, daſs ein Krieg ausbricht, in welchem der Dänische Staat neutral ist, ist den Unterthanen verboten:

1. in irgend welcher Eigenschaft Dienst in dem Heere einer der kriegführenden Mächte oder an Bord von deren Regierungsschiffen zu nehmen, ebenso auf deren Kriegs- oder Transportschiffen auſser in dänischem Lootsenfahrwasser oder im Falle von Seegefahr zum Zweck der Hülfeleistung bei der Fahrt Lootsendienste zu leisten;

2. irgend ein Schiff, von dem man weiſs oder vermuthet, daſs es zum Kriegsgebrauch bestimmt ist, für eine der kriegführenden Mächte zu bauen oder umzubauen, ein solches Schiff an eine der kriegführenden Mächte zu verkaufen

[1]) § 25 der Verfassung lautet: „In besonders dringlichen Fällen kann der König, wenn der Reichstag nicht versammelt ist, vorläufig Gesetze erlassen, die jedoch nicht mit der Verfassung im Widerspruch stehen dürfen, und stets dem nächsten Reichstage vorgelegt werden müssen."

oder auf andere Weise zu übertragen, sei es unmittelbar oder mittelbar, ferner auf irgend eine Weise auf dänischem Territorium oder von diesem aus zur Ausrüstung eines solchen Schiffes oder zu seiner Einrichtung zu einer kriegerischen Unternehmung beizutragen;

3. auf dänischem Territorium oder von ihm aus eine der kriegführenden Mächte in ihren Kriegsoperationen zu unterstützen, wie z. B. ihre Schiffe mit Gegenständen zu versehen, welche zur Kriegskontrebande gerechnet werden oder für eine der kriegführenden Mächte Arbeiten vorzunehmen, welche eine Vermehrung der Armirung ihrer Schiffe bezwecken oder diesen eine erhöhte Stärke oder Beweglichkeit für den Krieg geben sollen;

4. Kontrebande für eine der kriegführenden Mächte zu transportiren, oder an eine derselben Schiffe zu vermiethen oder zu verfrachten, von denen man weifs oder vermuthet, dafs sie zu solchem Zweck bestimmt sind;

5. öffentlich zum Eintritt in den Kriegsdienst einer der kriegführenden Mächte zu Wasser oder zu Land aufzufordern oder auf andere Weise einer derselben Kriegshülfe zu leisten, ebenso wie, falls die Regierung ein besonderes Verbot dagegen erläfst, öffentlich zur Theilnahme an einer Staatsanleihe einer der kriegführenden Mächte aufzufordern.

§ 2.

Die Uebertretung vorstehender Vorschriften wird, soweit durch die Gesetze nicht eine höhere Strafe festgesetzt ist, mit Gefängnifs- oder Geldstrafe geahndet. Für die Theilnahme und den Versuch kommen im Königreich die Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen Strafgesetzes und auf den dänisch-westindischen Inseln diejenigen der dort geltenden Strafgesetze in Anwendung.

Dieses Gesetz tritt im Königreich sofort in Kraft.

Wonach sich Jeder, den es angeht, zu richten hat.

Gegeben Amalienborg, den 29. April 1898.

Unter Unserer Königlichen Unterschrift nebst Siegel.

gez. **Christian** R.
ggez. Rump.

d. Circularerlafs an die dänischen Konsuln vom 23. April 1898.

Aus Anlafs des zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Spanien ausgebrochenen Krieges wird hierdurch der letzte Absatz des § 25 der Konsularinstruktion, dahin lautend:

„In Kriegszeiten darf für ein Schiff, welches von Unterthanen der kriegführenden Mächte in dänisches Eigenthum übergegangen ist, ein einstweiliges Certifikat nicht ertheilt werden, bevor das Konsulat die besondere Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten dazu erhalten hat,“

in Erinnerung gebracht, mit dem Hinweis, dafs die Konsulate überhaupt auf eigene Hand für ein Schiff, das während des Krieges oder in den letzten sechs Monaten vor dessen Ausbruch unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten gefahren ist, ein einstweiliges Nationalitäts-Certifikat nicht ausstellen dürfen.

Eintretendenfalls ist der Antrag nebst Anlagen unverzüglich dem unterzeichneten Ministerium einzusenden.

Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Kopenhagen, den 23. April 1898.

gez. N. F. Ravn.

III. Frankreich.

Bekanntmachung vom 27. April 1898 (Journal officiel vom 27. April 1898).

Le Gouvernement de la République déclare et notifie à qui de droit qu'il a résolu d'observer une stricte neutralité dans la guerre qui vient d'éclater entre l'Espagne et les Etats-Unis.

Il croit devoir rappeler aux Français résidant en France, dans les colonies et les pays de protectorat ou à l'étranger qu'ils doivent s'abstenir de tout fait qui,

commis en violation des lois françaises ou du droit des gens, pourrait être considéré comme hostile à l'une des parties ou contraire à une scrupuleuse neutralité. Il leur est interdit notamment de s'enrôler ou de prendre du service, soit dans l'armée de terre, soit à bord des bâtiments de guerre de l'un ou de l'autre des belligérants, ou de contribuer à l'équipement ou à l'armement d'un navire de guerre.

Le Gouvernement déclare en outre qu'il ne sera permis à aucun navire de guerre de l'un ou de l'autre des belligérants d'entrer et de séjourner avec des prises dans les ports ou rades de la France, de ses colonies et des pays protégés pendant plus de vingt-quatre heures, hors le cas de relâche forcée ou de nécessité justifiée.

Aucune vente d'objets provenant de prises ne pourra avoir lieu dans lesdits ports ou rades.

Les personnes qui contreviendraient aux défenses susmentionnées ne pourront prétendre à aucune protection du Gouvernement ou de ses agents contre les actes ou mesures que, conformément au droit des gens, les belligérants pourraient exercer ou décréter, et seront poursuivies, s'il y a lieu, conformément aux lois de la République.

IV. Großbritannien.

a. Neutralitätserklärung vom 23. April 1898 (The London Gazette extraordinary vom 26. April 1898).

By the Queen.
A Proclamation.
Victoria, R.

Whereas We are happily at Peace with all Sovereigns, Powers, and States:

And whereas a State of War unhappily exists between His Majesty the King of Spain, and, in His Mame and during His Minority, Her Majesty the Queen Regent of the Kingdom, and the United States of America, and between their respective Subjects, Citizens, and others inhabiting within their Countries, Territories, or Dominions:

And whereas We are on Terms of Friendship and amicable Intercourse with each of these Powers, and with their several Subjects, Citizens, an others inhabiting within their Countries, Territories, or Dominions:

And whereas great Numbers of Our Loyal Subjects reside and carry on Commerce, and possess Property and Establishments, and enjoy various Rights and Privileges, within the Dominions of each of the aforesaid Powers, protected by the Faith of Treaties between Us and each of the aforesaid Powers:

And whereas We, being desirous of preserving to Our Subjects the Blessings of Peace, which they now happily enjoy, are firmly purposed and determined to maintain a strict and impartial Neutrality in the said State of War unhappily existing between the aforesaid Powers:

And whereas We are resolved to insure, by every lawful means in Our Power, the due observance by Our Subjects towards both the aforesaid Powers of the Rules embodied in Article VI of the Treaty of the 8th May, 1871, between Us and the United States of America, which said Rules are as follows:—

"A neutral Government is bound—

"First. To use due diligence to prevent the fitting-out, arming, or equipping, within its jurisdiction, of any vessel which it has reasonable ground to believe is intended to cruize or to carry on War against a Power with which it is at Peace; and also to use like diligence to prevent the departure from its jurisdiction of any vessel intended to cruize or carry on War as above, such vessel having been specially adapted, in whole or in part, within such jurisdiction, to warlike use.

"Secondly. Not to permit or suffer either Belligerent to make use of its Ports or Waters as the base of Naval Operations against the other, or for the purpose of the renewal or augmentation of Military Supplies or Arms, or the Recruitment of Men.

"Thirdly. To exercise due diligence in its own Ports and Waters, and, as to all Persons within its jurisdiction, to prevent any violation of the foregoing obligations and duties."

We, therefore, have thought fit, by and with the advice of Our Privy Council, to issue this Our Royal Proclamation:

And We do hereby strictly charge and command all Our loving Subjects to govern themselves accordingly, and to observe a strict neutrality in and during the aforesaid War, and to abstain from violating or contravening either the Laws and Statutes of the Realm in this behalf, or the Law of Nations in relation thereto, as they will answer to the contrary at their Peril:

And whereas in and by a certain Statute made and passed in a Session of Parliament holden in the 33rd and 34th year of Our reign, intituled "An Act to Regulate the conduct of Her Majesty's Subjects during the existence of Hostilities between Foreign States with which Her Majesty is at Peace," it is, amongst other things, declared and enacted as follows.

This Act shall extend to all the Dominions of Her Majesty, including the adjacent territorial Waters:—

"Illegal Enlistment.

"If any person, without the Licence of Her Majesty, being a British Subject, within or without Her Majesty's Dominions, accepts or agrees to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any Foreign State at Peace with Her Majesty, and in this Act referred to as a friendly State, or whether a British Subject or not, within Her Majesty's Dominions, induces any other person to accept or agree to accept any Commission or engagement in the Military or Naval Service of any such Foreign State as aforesaid,—

"He shall be guilty of an Offence against this Act, and shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.

"If any person without the Licence of Her Majesty, being a British Subject, quits or goes on board any Ship with a view of quitting Her Majesty's Dominions, with intent to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with a friendly State, or, whether a British Subject or not, within Her Majesty's Dominions, induces any other person to quit or to go on board any Ship with a view of quitting Her Majesty's Dominions with the like intent,—

"He shall be guilty of an Offence against this Act, and shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.

"If any Person induces any other Person to quit Her Majesty's Dominions or to embark on any Ship within Her Majesty's Dominions under a Misrepresentation or false Representation of the Service in wich such Person is to be engaged, with the intent or in order that such Person may accept or agree to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with a friendly State,—

"He shall be guilty of an Offence against this Act, and shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such Punishments, at the discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.

"If the Master or Owner of any Ship, without the Licence of Her Majesty, knowingly either takes on board, or engages to take on board, or has on board such Ship within Her Majesty's Dominions any of the following Persons, in this Act referred to as illegally enlisted Persons, that is to say:—

"(1.) Any Person who, being a British Subject within or without the Dominions of Her Majesty, has, without the Licence of Her Majesty, accepted or agreed to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly State:

"(2.) Any Person, being a British Subject, who, without the Licence of Her Majesty, is about to quit Her Majesty's Dominions with intent to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with a friendly State:

"(3.) Any Person who has been induced to embark under a Misrepresentation or false Representation of the service in which such Person is to be engaged,

with the intent or in order that such Person may accept or agree to accept any Commission or Engagement in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with a friendly State:

"*Such Master or Owner shall be guilty of an Offence against this Act, and the following Consequences shall ensue; that is to say,—*

"*(1.) The Offender shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such punishments, at the Discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour: and*

"*(2.) Such Ship shall be detained until the Trial and Conviction or Acquittal of the Master or Owner, and until all Penalties inflicted on the Master or Owner have been paid, or the Master or Owner has given Security for the Payment of such Penalties to the Satisfaction of Two Justices of the Peace, or other Magistrate or Magistrates having the Authority of Two Justices of the Peace: and*

"*(3.) All illegally enlisted Persons shall immediately on the Discovery of the Offence be taken on Shore, and shall not be allowed to return to the Ship.*

"*Illegal Shipbuilding and Illegal Expeditions.*

"*If any Person within Her Majesty's Dominions, without the Licence of Her Majesty, does any of the following Acts; that is to say:—*

"*(1.) Builds or agrees to build, or causes to be built any Ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly* State: *or*

"*(2.) Issues or delivers any Commission for any Ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly State: or*

"*(3.) Equips any Ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly Staate: or*

"*(4.) Despatches, or causes or allows to be despatched, any Ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly State:*

"*Such Person shall be deemed to have committed an Offence against this Act, and the following Consequences shall ensue:*

"*(1.) The Offender shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.*

"*(2.) The Ship in respect of which any such Offence is committed, and her Equipment, shall be forfeited to Her Majesty:*

"*Provided that a Person building, causing to be built, or equipping a Ship in any of the cases aforesaid, in pursuance of a contract made before the commencement of such War as aforesaid, shall not be liable to any of the Penalties imposed by this Section in respect of such building or equipping if he satisfies the conditions following (that is to say):—*

"*(1.) If forthwith upon a Proclamation of Neutrality being issued by Her Majesty he gives Notice to the Secretary of State that he is so building, causing to be built, or equipping such Ship, and furnishes such Particulars of the Contract and of any Matters relating to, or done, or to be done under the Contract as may be required by the Secretary of State:*

"*(2.) If he gives such Security, and takes and permits to be taken such other measures, if any, as the Secretary of State may prescribe for ensuring that such Ship shall not be despatched, delivered, or removed without the Licence of Her Majesty until the termination of such War as aforesaid.*

"*Where any Ship is built by Order of or on behalf of any Foreign State when at War with a friendly State, or is delivered to or to the Order of such Foreign tate, or an person who to the Knowledge of the Person building is an Agent of*

such Foreign State, or is paid for by such Foreign State or such Agent, and is employed in the Military or Naval Service of such Foreign State, such Ship shall until the contrary is proved, be deemed to have been built with a view to being so employed, and the Burden shall lie on the Builder of such Ship of proving that he did not know that the Ship was intended to be so employed in the Military or Naval Service of such Foreign State.

"If any Person within the Dominions of Her Majesty, and without the Licence of Her Majesty,—

"By adding to the number of the Guns, or by changing those on board for other Guns, or by the addition of any Equipment for War, increases or augments, or procures to be increased or augmented, or is knowingly concerned in increasing or augmenting the warlike Force of any Ship which at the time of her being within the Dominions of Her Majesty was a Ship in the Military or Naval Service of any Foreign State at War with any friendly State,—

"Such Person shall be guilty of an Offence against this Act, and shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such Punishments, at the Discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.

"If any Person within the limits of Her Majesty's Dominions, and without the Licence of Her Majesty:—

"Prepares or fits out any Naval or Military Expedition to proceed against the Dominions of any friendly State, the following Consequences shall ensue:

"(1.) Every Person engaged in such preparation or fitting out, or assisting therein, or employed in any capacity in such Expedition, shall be guilty of an Offence against this Act, and shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the Offender is convicted; and Imprisonment, if awarded, may be either with or without Hard Labour.

"(2.) All Ships, and their Equipments, an all Arms and Munitions of War, used in or forming part of such Expedition, shall be forfeited to Her Majesty.

"Any Person who aids, abets, counsels, or procures the Commission of any Offence against this Act shall be liable to be tried and punished as a principal Offender."

And whereas by the said Act it is further provided that Ships built, commissioned, equipped, or despatched in contravention of the said Act, may be condemned and forfeited by Judgment of the Court of Admiralty; and that if the Secretary of State or Chief Executive Authority is satisfied that there is a reasonable and probable cause for believing that a Ship within Our Dominions has been or is being built, commissioned, or equipped, contrary to the said Act, and is about to be taken beyond the limits of such Dominions, or that a Ship is about to be despatched contrary to the Act, such Secretary of State, or Chief Executive Authority, shall have power to issue a warrant authorizing the seizure and search of such Ship and her detention until she has been either condemned or released by Process of Law. And whereas certain powers of seizure and detention are conferred by the said Act on certain Local Authorities;

Now, in order that none of Our Subjects may unwarily render themselves liable to the Penalties imposed by the said Statute, We do hereby strictly command that no Person or Persons whatsoever do commit any Act, Matter, or Thing whatsoever contrary to the Provisions of the said Statute, upon pain of the several Penalties by the said Statute imposed and of Our high Displeasure.

And We do hereby further warn and admonish all Our loving Subjects, and all Persons whatsoever entitled to Our Protection, to observe towards each of the aforesaid Powers, their Subjects Citizens, and Territories, and towards all Belligerents whatsoever with whom We are at Peace, the Duties of Neutrality; and to respect, in all and each of them, the Exercise of Belligerent Rigths.

And We hereby further warn all Our loving Subjects, and all Persons whatsoever entitled to Our Protection, that if any of them shall presume, in contempt of this Our Royal Proclamation, and of Our high Displeasure, to do any Acts in derogation of their Duty as Subjects of a Neutral Power in a War between other Powers, or in violation or contravention of the Law of Nations in that Behalf, as

more especially by breaking, or endeavouring to break, any Blockade lawfully and actually established by or on behalf of either of the said Powers, or by carrying Officers, Soldiers, Despatches, Arms, Ammunition, Military Stores or Materials, or any Article or Articles considered and deemed to be Contraband of War according to the Law or modern Usages of Nations, for the Use or Service of either of the said Powers that all Persons so offending, together with their Ships and Goods, will rightfully incur and be justly liable to hostile Capture, and to the Penalties denounced by the Law of Nations in that Behalf.

And We do hereby give Notice that all Our Subjects and Persons entitled to Our Protection who may misconduct themselves in the Premises will do so at their Peril, and of their own wrong; and that they will in no wise obtain any Protection from Us against such Capture or such Penalties as aforesaid, but will, on the contrary, incur Our high Displeasure by such Misconduct.

Given at Our Court at Saint James's, this twenty-third day of April, in the year of our Lord one thousand eight hundred and ninety-eight, in the sixty-first year of Our reign.

God save the Queen.

b. Cirkularschreiben des Auswärtigen Amts vom 23. April 1898 (das.).

The Right Honourable Sir Matthew White Ridley, Bart., M.P., to the Lords Commissioners of the Admiralty [1]*):—*

My Lords, *Foreign Office, April 23, 1898.*

Her Majesty being fully determined to observe the duties of neutrality during the existing state of war between Spain and the United States of America; being, moreover, resolved to prevent, as far as possible, the use of Her Majesty's harbours, ports, and coasts, and the waters within Her Majesty's territorial jurisdiction, in aid of the warlike purposes of either belligerent, and to insure, by every lawful means in Her power, the due observance by Her subjects towards both belligerent Powers of the Rules embodied in Article VI of the Treaty of Washington of 8th May, 1871, copies of which are herewith inclosed, has commanded me to communicate to your Lordships, for your guidance, the following Rules, which are to be treated and enforced as Her Majesty's orders and directions:—

Rule 1.—During the continuance of the present state of war, all ships of war of either belligerent are prohibited from making use of any port or roadstead in the United Kingdom, the Isle of Man, or the Channel Islands, or in any of Her Majesty's colonies or foreign possessions or dependencies, or of any waters subject to the territorial jurisdiction of the British Crown, as a station or place of resort for any warlike purpose, or for the purpose of obtaining any facilities for warlike equipment; and no ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted to leave any such port, roadstead, or waters from which any vessel of the other belligerent (whether the same shall be a ship of war or a merchant ship) shall have previously departed until after the expiration of at least twenty-four hours from the departure of such last-mentioned vessel beyond the territorial jurisdiction of Her Majesty.

Rule 2.—If there is now in any such port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of the British Crown any ship of war of either belligerent, such ship of war shall leave such port, roadstead, or waters within such time not less than twenty-four hours as shall be reasonable, having regard to all the circumstances and the condition of such ship as to repairs, provisions, or things necessary for the subsistence of her crew; and if after the date hereof any ship of war of either belligerent shall enter any such port, roadstead, or waters, subject to the territorial jurisdiction of the British Crown, such ship shall depart and put to sea within twenty-four hours after her entrance into any such port, roadstead, or waters, except in case of stress of weather, or of her requiring provisions or things necessary for the subsistence of her crew, or repairs in either of which cases the authorities

[1]) *Similar letters have been addressed to the Treasury, Home Office, Colonial Office, War Office, India Office, Scottish Office, and Board of Trade.*

of the port, or of the nearest port (as the case may be), shall require her to put to sea as soon as possible after the expiration of such period of twenty-four hours, without permitting her to take in supplies beyond what may be necessary for her immediate use; and no such vessel which may have been allowed to remain within British waters for the purpose of repair shall continue in any such port, roadstead, or waters, for a longer period than twenty-four hours after her necessary repairs shall have been completed. Provided, nevertheless, that in all cases in which there shall be any vessels (whether ships of war or merchant ships) of both the said belligerent parties in the same port, roadstead, or waters within the territorial jurisdiction of Her Majesty, there shall be an interval of not less than twenty-four hours between the departure therefrom of any such vessel (whether a ship of war or merchant ship) of the one belligerent, and the subsequent departure therefrom of any ship of war of the other belligerent; and the time hereby limited for the departure of such ships ot war respectively shall always, in case of necessity, be extended so far as may be requisite for giving effect to this proviso, but no further or otherwise.

Rule 3.—No ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted, while in any such port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Her Majesty, to take in any supplies, except provisions and such ot er things as may be requisite for the subsistence of her crew, and except so much coal only as may be sufficient to carry such vessel to the nearest port of her own country, or to some nearer destination, and no coal shall again be supplied to any such ship of war in the same or any other port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Her Majesty, without special permission, until after the expiration of three months from the time when such coal may have been last supplied to her within British waters as aforesaid.

Rule 4.—Armed ships of either belligerent are interdicted from carrying prizes made by them into the ports, harbours, roadsteads, or waters of the United Kingdom, the Isle of Man, the Channel Islands, or any of Her Majesty's Colonies or possessions abroad.

The Governor or other chief authority of each of Her Majesty's territories or possessions beyond the seas shall forthwith notify and publish the above Rules.

I have, &c.,
M. W. Ridley.

(Enclosure.)

Rules annexed to Article VI of the Treaty between Her Majesty and the United States of America, signed at Washington May 8, 1871.

A Neutral Government is bound—

First.—To use due diligence to prevent the fitting-out, arming, or equipping, within its jurisdiction, of any vessel which it has reasonable ground to believe is intended to cruize or to carry on war against a Power with wich it is at peace; and also to use like diligence to prevent the departure from its jurisdiction of any vessel intended to cruize or carry on war as above, such vessel having been specially adapted, in whole or in part, within such jurisdiction, to warlike use.

Secondly.—Not to permit or suffer either belligerent to make use of its ports or waters as the base of naval operations against the other, or for the purpose of the renewal or augmentation of military supplies of arms, or the recrutment of men.

Thirdly.—To exercise due diligence in its own ports and waters, and, as to all persons within its jurisdiction, to prevent any violation of the foregoing obligations and duties.

V. Japan.

a. Neutralitätserklärung vom 30. April 1898.

Imperial Rescript.

Whereas a state of war unhappily exists between the United States of America and Spain, and whereas being desirous of maintaining the amicable and friendly relations existing between this Empire and the belligerent Powers, We do hereby

order the promulgation of Regulations relating to Neutrality. All Our subjects and other persons being within the dominions of this Empire shall, during the continuance of the present hostilities, observe the obligations of strict neutrality in conformity with the general principles of International Law and the provisions of the Regulations now promulgated. Any person foiling to observe such obligations, shall not only forfeit the protection of this Empire against the proceedings of the belligerents, but also be liable to prosecution before the Imperial Courts of Law in accordance with the provisions of Law.

[*Imperial Sign-Manual.*]
[*Privy Seal.*]

The 30th day of the 4th month of the 30th year of Meiji.

[Folgt die Gegenzeichnung.]

b. Kaiserliche Verordnung No. 86 vom 30. April 1898.

Imperial Ordinance.

No. 86.

During the continuance of the present hostilities between the United States of America and Spain all Japanese subjects and foreigners being within the dominions of this Empire, are forbidden to commit any of the acts specified below.—

1. *To accept from either of the belligerents a letter of marque or commission for capturing merchant vessels by means of privateers.*
2. *To take service in the army or navy or to engage in any military operations of either of the belligerents; or to enlist as a member of the crew or take service on board of a vessel used for warlike purposes or privateering by either of the belligerents.*
3. *To make contracts with other persons or to send such persons beyond the dominions of the Empire, with the object of enabling such persons to enter into the military or Naval service of either of the belligerents, or for the purpose of enabling them to enlist as members of the crews or to accept service on board ships used for warlike purposes or privateers.*
4. *To sell, purchase, charter, arm, or equip, ships with the object of supplying them to either of the belligerents for use in war or privateering, or to assist in any such sale, purchase, chartering, arming or equipping.*
5. *To supply arms, ammunition, or other materials of direct use in hostilites to the men-of-war and other ships used for warlike purposes, or to priwateers, belonging to either of the belligerents.*

The present ordinance shall take effect from the day of its promulgation.

c. Kaiserliche Verordnung No. 87 vom 30. April 1898.

Imperial Ordinance.

No. 87.

Men of war and other ships used for warlike purposes in connection with the present hostilities between the United States of America and Spain, which may be in the territorial waters of the Empire, shall be subject to the rules hereinafter mentioned.—

1. *No privateer shall be allowed to come within the territorial waters of the Empire. In case, howerer, a privateer is compelled to enter such wathers on account of unavoidable circumstances, such as stress of weather, want of articles indispensable to navigation, or damage, the shall be required to leave the territorial waters as soon as such circumstance or circumstances shall have ceased to exist.*
2. *No man of war or other ship belonging to either of the belligerents, shall be permitted to commit any act of war, or to visit, search, or capture merchant vessels, within the territorial waters of the Empire. Neither shall any such man of war or other ship be allowed to make use of any portion of the territorial waters of the Empire as bases or headquarters for naval operations, or for any other warlike purposes whatever.*

3. *The men-of-war and other ships used for warlike purposes belonging to either of the belligerents, may enter any of the ports that are open to all ships for ordinary purposes of navigation, but they shall be required to leave the waters of such port within twenty-four hours. In case such men of war or other ships used for warlike purposes have been compelled to remain in such port on account of unavoidable circumstance, such as stress of weather, want of articles necessary, for navigation or damage, and are unable to quit the port within twenty-four hours, they shall be required to leave the territorial waters of the Empire as soon as such circumstances shall have ceased to exist.*
4. *No man-of-war or other ship used for warlike purposes, belonging to either of the belligerents, shall be permitted to carry any vessel captured as a prize of war into the territorial waters of the Empire, except under stress of weather, or on account of want of articles necessary for navigation or damage.*

   In the latter case mentioned in the preceding clause, it is not permissible under any pretext whatever to land any prisoner of war, or to dispose of prizes of war or other captured articles.
5. *No man-of-war or other ship employed for warlike purposes, belonging to either of the belligerents, shall be permitted either to strengthen or increase its crew or to renew or augment its supplies of arms, ammunition or any other material of direct use in hostilities, within the dominions of the Empire. Neither shall any such man-of-war or other ships employed for warlike purposes, be permitted under any circumstances whatever to make repairs within the dominions of the Empire, beyond such as may be essential to enable it to reach the nearest port of its own country.*
6. *The men-of-war and other ships used for warlike purposes, belonging to either of the belligerents, may obtain, in the ports of the Empire, supplies of articles necessary for the subsistence of their crews, as well as coal and other articles indispensable to navigation, and also materials required for making repairs, but the quantity of such supplies shall never exceed that which may be necessary for the purpose of taking such men of war and other ships to the nearest port of their own country. Any such men-of-war or other ships, having once obtained a supply of coal, shall not be permitted to renew the supply until after the lapse of three full mouths.*
7. *When the men-of-war, or other ships used for warlike purposes, or privateers, of both belligerent Powers are at the same time in the same port in the dominions of the Empire, the ships of one Power shall not be allowed to leave the port, until twenty-four hours shall have elapsed after the departure of those of the other Power, or except under the directions of the Imperial Japanese naval Commander in port or the chief local authorities.*

   The present ordinance shall come in force from the day of its promulgation.

VI. Niederlande.

a. Neutralitätserklärung vom 3. Mai 1898 (Staatscourant vom 3. Mai 1898).

Die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz, der Marine und der Kriegsminister, von Ihrer Majestät der Königin-Wittwe, Regentin dazu ermächtigt;

gestützt auf die Königliche Verordnung vom 2. Februar 1893 (Staats-Blatt No. 46);

bringen zur Kenntnifs aller derer, die es angeht, dafs zur Beobachtung und Handhabung einer vollkommenen Neutralität während des Krieges, der zwischen den mit uns befreundeten Mächten, Spanien einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits, ausgebrochen ist, die folgenden Bestimmungen erlassen worden sind:

Artikel 1.

Es ist verboten an Kriegs- und Kaperschiffe der kriegführenden Parteien Waffen oder Munition zu liefern, auch ihnen auf irgend eine Weise behülflich zu sein bei der Vermehrung ihrer Bemannung, der Anschaffung von Waffen

oder der Ausrüstung, und überhaupt vorsätzlich eine Handlung zu begehen, durch die die Neutralität des Staates gefährdet wird.

Artikel 2.

Es ist ferner verboten:

a) dafs hier zu Lande Kriegs- oder andere für militärische Zwecke bestimmte Schiffe für die kriegführenden Parteien ausgerüstet werden, ebenso die Lieferung oder der Verkauf solcher Schiffe an dieselben;

b) die Ausfuhr von Waffen, Munition oder anderem Kriegsmaterial an die Kriegführenden. Hierzu gehört die Ausfuhr aller Gegenstände, die zum unmittelbaren Kriegsgebrauch geeignet sind, jedoch nicht die von unbearbeiteten Rohstoffen, es sei denn, dafs diese hauptsächlich zu Kriegszwecken verarbeitet werden;

c) das Anwerben von Soldaten für die kriegführenden Parteien innerhalb des Reichsgebiets;

d) die militärische Organisation von Freiwilligen im Reichsgebiet zu dem Zweck, von hier zu dem Heer einer der kriegführenden Parteien zu stofsen.

Die vorstehend genannten Minister bringen ferner die Artikel 100, 388 und 389 des Strafgesetzbuches in Erinnerung, und warnen hiermit alle Eingesessenen des Reichs, sich in irgend einer Weise auf Kaperei einzulassen und fremde Kaperbriefe anzunehmen, weil diejenigen, welche auf Grund solcher Briefe sich an der Kaperei betheiligen oder dabei mitwirken, von den niederländischen Gerichten werden verfolgt werden.

Die Schiffsführer, Rheder und Verfrachter werden auf die Gefahren und Nachtheile aufmerksam gemacht, denen sie sich aussetzen, wenn sie, die einer neutralen Macht auferlegte Pflicht verletzend, eine effektive Blockade zu brechen, und Kriegscontrebande oder militärische Depeschen für eine der kriegführenden Parteien zu übermitteln versuchen.

Diejenigen, welche sich solcher Handlungen schuldig machen, werden alle daraus entspringenden Folgen zu tragen haben, ohne auf irgend welche Hülfe oder Vermittelung Seitens Ihrer Majestät Regierung Anspruch erheben zu können.

Die vorgenannten Minister.
[Folgen die Unterschriften.]

b. Ministerialerlafs vom 3. Mai 1898.

Die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz, der Marine und der Kriegsminister, von Ihrer Majestät der Königin-Wittwe, Regentin dazu ermächtigt;

gestützt auf die Königliche Verordnung vom 2. Februar 1893 (Staats-Blatt No. 46);

bringen zur Kenntnifs aller derer, die es angeht, dafs zur Beobachtung und Handhabung einer vollkommenen Neutralität während des Krieges, der zwischen den mit uns befreundeten Mächten, Spanien einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits, ausgebrochen ist, die folgenden Bestimmungen erlassen worden sind:

Artikel 1.

Kriegsschiffe und -fahrzeuge der kriegführenden Parteien dürfen in die Gewässer des Reichs, welche im Artikel 1 der Königlichen Verordnung vom 2. Februar 1893 (Staats-Blatt No. 46) erwähnt sind, unter Beobachtung der in dieser Verordnung gegebenen Bestimmungen einlaufen zu einem Aufenthalt von höchstens 24 Stunden, es sei denn, dafs es unumgänglich nöthig ist, ihnen ein längeres Verbleiben zu gestatten, entweder damit sie sich mit Lebensmitteln oder Steinkohlen versehen, oder auch im Falle von Noth oder Seegefahr.

In diesen Fällen werden sie indessen nur so lange verweilen dürfen, bis sie entweder Lebensmittel oder Steinkohlen eingenommen haben, was möglichst in den ersten 24 Stunden oder doch so schnell als thunlich geschehen mufs, oder bis die Gefahr vorbei ist, resp. im Falle einer Reparatur spätestens 24 Stunden nach der Ausführung derselben.

Übrigens darf die Aufenthaltsdauer von höchstens 24 Stunden nicht überschritten werden, ausgenommen, wenn dies in Anwendung der im Artikel 5 dieser Veröffentlichung gegebenen Vorschrift nöthig ist.

Lebensmittel dürfen so viel eingenommen werden, als für den Unterhalt der Mannschaft erforderlich ist; der Steinkohlenvorrath indessen darf nur soweit ergänzt werden, dafs damit der nächstgelegene Hafen des Landes, dem das Schiff oder Fahrzeug gehört, oder derjenige eines seiner Kriegs-Bundesgenossen erreicht werden kann.

Ein solches Schiff darf erst zum zweiten Male mit Steinkohlen versehen werden, wenn mindestens drei Monate seit der ersten Verproviantirung verstrichen sind, es sei denn, dafs ihm besondere Erlaubnifs dazu ertheilt worden ist.

Artikel 2.

Kaperschiffe werden auf den niederländischen Rheden, in den Häfen und Gewässern nur zugelassen, wenn Seeunfälle, Seegefahr oder Mangel an Lebensmitteln eintreten.

Wenn die Ursachen, welche ihrer Zulassung zu Grunde lagen, zu bestehen aufgehört haben, dann müssen sie sich unverzüglich weiter begeben.

Sie dürfen nur so viel Proviant einnehmen, als nöthig ist, um damit bis zum nächsten Hafen des Heimathlandes oder eines seiner Kriegs-Bundesgenossen gelangen zu können, und nicht mehr Steinkohlen, als um einen vierundzwanzigstündigen Bedarf bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 englischen Meilen pro Stunde zu decken.

Innerhalb dreier Monate werden sie nicht aufs Neue mit Steinkohlen versehen.

Artikel 3.

Kriegs- oder Kaperschiffe der kriegführenden Parteien dürfen die niederländischen Häfen resp. Gewässer mit erbeuteten Schiffen nur anlaufen, wenn Seeunfall oder Mangel an Lebensmitteln vorliegt.

Sie müssen sich unverzüglich weiter begeben, wenn die Ursachen, die ihrer Zulassung zu Grunde lagen, nicht mehr bestehen.

Sie dürfen nur soviel Lebensmittel einnehmen, dass der Vorrath bis zum nächsten Hafen des Heimathlandes oder eines seiner Kriegs-Bundesgenossen reicht.

Steinkohlen dürfen ihnen, solange sie im Besitz der Prisen sich befinden, nicht geliefert werden.

Suchen vom Feind verfolgte Kriegsschiffe in unserem Gebiet Zuflucht, dann müssen die Prisen freigegeben werden.

Artikel 4.

Der Verkauf, der Umtausch und die Vertheilung der Prisen oder davon herrührender Gegenstände, sowie von erbeuteten Waaren, sind auf den Rheden, in den Häfen, See- und Territorial-Gewässern der Niederlande verboten.

Artikel 5.

Kriegsschiffe und -fahrzeuge, welche auf Grund der Artikel 1, 2, 3 einlaufen, dürfen sich auf unseren Rheden, in unseren Häfen oder Seegewässern nicht länger aufhalten, als dort angegeben ist.

Wenn indessen Kriegs- oder andere Schiffe resp. Fahrzeuge der beiden kriegführenden Parteien sich gleichzeitig auf derselben Rhede, in demselben Hafen oder Seegewässer des Staates befinden, dann mufs zwischen dem Auslaufen eines oder mehrerer Schiffe resp. Fahrzeuge der einen Partei und dem darauffolgenden Abgange eines oder mehrerer Schiffe resp. Fahrzeuge der anderen Partei ein Zeitraum von mindestens vierundzwanzig Stunden liegen.

Diese Zeitdauer kann nach Umständen von den Marinelokalbehörden verlängert werden.

Die vorgenannten Minister:

[Folgen die Unterschriften.]

c. Ausfuhrverbot vom 31. Mai 1898 (Staatsblad No. 120).

Im Namen Ihrer Majestät Wilhelmina, etc.

Wir Emma, Königin-Wittwe, Regentin des Königreichs;

in Erwägung, dafs es im Interesse des Staates nöthig ist, die Aus- und Durchfuhr von Munition und Schiefspulver zeitweise zu verbieten;

gestützt auf Art. 21 des Gesetzes vom 15. August 1862 (Staats-Blatt No. 170);

auf Vortrag des Kriegsministers pp. pp.

haben beschlossen was folgt:

Artikel 1.

Die Aus- und Durchfuhr von Munition und Schiefspulver sind verboten.

Dieses Verbot findet keine Anwendung auf Munition und Schiefspulver, die für Reichszwecke ausgeführt werden oder die sich zum Schiffsgebrauch an Bord der niederländischen oder fremden Handelsfahrzeuge befinden, wenn der Vorrath nicht gröfser ist, als nach Art und Bestimmung des Schiffes für gewöhnliche Ausrüstung gebräuchlich ist.

Artikel 2.

Von dem erwähnten Verbot können durch den Direktor der direkten Steuern, der Zölle und Accisen, in dessen Bezirk der Ort, wo die Güter das Reich verlassen sollen, liegt, Ausnahmen für Sendungen nach den Besitzungen des Reichs in anderen Welttheilen oder nach Ländern, die keinen Krieg führen, gestattet werden, sobald ihm die Bestimmung dieser Sendungen genügend nachgewiesen ist.

Artikel 3.

Diese Verordnung tritt in Kraft am zweiten Tage nach dem Datum der Ausgabe des Staatsblattes und des Staatscourants, in welchem sie veröffentlicht worden ist.

Die Minister des Krieges, der Marine und der Finanzen sind mit der Ausführung dieser Verordnung beauftragt. Dieselbe wird im Staats-Blatt und zugleich im Staatscourant veröffentlicht und abschriftlich dem Staatsrath mitgetheilt.

Schönfels, den 31. Mai 1898.

Emma.

[Gegenzeichnung.]

VII. Portugal.

Neutralitätserklärung vom 28. April 1898 (Diario do Governo No. 93 vom 29. April 1898).

Präsidentschaft des Ministerraths.

Da der Krieg zwischen dem Königreich Spanien und dem Freistaat der Vereinigten Staaten von Amerika erklärt ist;

da es sich empfiehlt, die zwischen Portugal und den anderen Regierungen bestehenden Beziehungen guter Freundschaft und vollkommenen Einvernehmens zu erhalten und unverändert bestehen zu lassen, indem unsererseits die strengste und unbedingte Neutralität bezüglich jener kriegführenden Mächte beobachtet wird;

angesichts des § 15 des Artikels 75 der Verfassung des Königreichs, der Dekrete vom 30. August 1780, vom 3. Juni 1803, vom 5. Mai 1854, vom 29. Juli 1861, vom 2. Juli 1866 und vom 28. Juli 1870, der Artikel 148, 150, 154, 155, 156 und 162 des Strafgesetzbuches, der in der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 bezeichneten Grundsätze, welche von den Vertretern der Signatarmächte des Friedensvertrages vom 30. März desselben Jahres unterzeichnet worden ist und welcher Portugal am 28. Juli desselben Jahres zugestimmt hat, und ebenso der bezüglich der Rechte und Pflichten Neutraler allgemein anerkannten Rechtsanschauungen:

Halte Ich, nach Anhörung des Staatsraths, für gut, Folgendes zu bestimmen:

Artikel 1.

Es ist in den Häfen und Gewässern des Königreichs, sowohl des Continents und der benachbarten Inseln, wie der überseeischen Provinzen, den portugiesischen und fremden Staatsangehörigen verboten, zur Kaperei bestimmte Fahrzeuge auszurüsten.

Artikel 2.

Es ist ferner verboten, dafs Kaperschiffe und die von diesen oder von irgend welchen Kriegsfahrzeugen der kriegführenden Mächte gemachte Beute in die Häfen und Gewässer einlaufen, von denen der vorige Artikel handelt.

Einziger §: Ausgenommen von den Bestimmungen dieses Artikels sind die Fälle höherer Gewalt, in denen, nach dem Völkerrecht, das Asylrecht unvermeidlich ist, ohne dafs jedoch erlaubt würde, dafs der Verkauf von Gegenständen stattfindet, die von Freibeuterei herrühren, oder dafs die Fahrzeuge, die Seebeute führen, sich länger aufhalten, als zu gehöriger Hülfeleistung unvermeidlich ist.

Artikel 3.

Es ist erlaubt, dafs Fahrzeuge, die irgend einer der kriegführenden Mächte angehören, falls sie keine Beute führen und sich den in den folgenden Paragraphen angegebenen Bestimmungen fügen, in die Häfen und Gewässer, von denen der Artikel 1 handelt, einlaufen und sich dort kurze Zeit aufhalten.

§ 1. Die Kriegsfahrzeuge irgend einer der kriegführenden Mächte dürfen in den Häfen und Gewässern Portugals keinerlei feindliche Handlung gegen die Fahrzeuge oder Angehörigen irgend einer anderen Macht, selbst derjenigen, mit der die Macht, der sie angehören, Krieg führt, begehen.

§ 2. In denselben Häfen und Gewässern dürfen die genannten Fahrzeuge ihre Besatzung nicht vermehren, indem sie Staatsangehörige irgend einer Nation als Seeleute annehmen, selbst nicht derjenigen Nation, der die Fahrzeuge angehören.

§ 3. Es ist diesen Fahrzeugen gleichfalls untersagt, in den erwähnten Häfen und Gewässern ihre artilleristische Ausrüstung zu vermehren oder zu verbessern und Handwaffen oder Kriegsmunition aufzunehmen.

§ 4. Dieselben Fahrzeuge dürfen die Häfen binnen 24 Stunden vom Ausfahren irgend eines der anderen kriegführenden Macht gehörigen Fahrzeugs nicht verlassen, ausgenommen, wenn sie durch die zuständige Behörde von der oben bezeichneten Frist befreit werden, nachdem sie die gehörige Sicherheit geleistet haben, dafs sie von diesem Umstande keinen Gebrauch machen werden, indem sie gegen das feindliche Fahrzeug einen Gewaltakt begehen.

Artikel 4.

Es ist gestattet, unter portugiesischer Flagge alle erlaubten Handelsgegenstände, die den Angehörigen einer der kriegführenden Mächte gehören, zu befördern, und es ist ferner gestattet, erlaubte Handelsgegenstände, die Eigenthum portugiesischer Staatsangehöriger sind, unter der Flagge irgend einer der kriegführenden Mächte zu befördern.

§ 1. Ausdrücklich ausgenommen von der Bestimmung dieses Artikels sind die Gegenstände, die als Kriegscontrebande angesehen werden können.

§ 2. Auch ist die Bestimmung dieses Artikels auf die Häfen irgend einer der kriegführenden Mächte nicht anwendbar, wenn sich die Häfen im thatsächlichen Blockadezustand befinden.

Artikel 5.

Die portugiesischen und die in Portugal und seinen Besitzungen wohnhaften fremden Staatsangehörigen haben sich aller Handlungen zu enthalten, die nach den Gesetzen als der äufseren Sicherheit und den Interessen des Staates, in Beziehung auf die fremden Nationen, zuwiderlaufend betrachtet werden.

Artikel 6.

Die Regierung wird den portugiesischen Staatsangehörigen oder irgend welchen anderen, die gegen die Beobachtung der Vorschriften des vorliegenden

Dekrets verstofsen, keinerlei Schutz gegen die Handlungen und Mafsregeln der Kriegführenden gewähren. Die Bestimmung dieses Artikels berührt nicht solche Handlungen, die nach der geltenden Gesetzgebung strafbar sind.

Der Präsident des Ministerraths, Minister des Innern, und die Minister der übrigen Abtheilungen haben hiernach das Weitere ausführen zu lassen.

Palast, den 28. April 1898.

Der König.

[Folgen die Unterschriften des Gesammt-Ministeriums.]

VIII. Rufsland.

Neutralitätserklärung vom 18./30. April 1898.

Les dissentiments survenus dans ces derniers temps entre l'Espagne et les Etats-Unis d'Amérique ont amené le Gouvernement Impérial à rechercher, de concert avec les autres Puissances, les moyens qui auraient pu prévenir un conflit armé entre ces deux pays.

Malheureusement nos démarches amicales n'ont pas abouti et l'Espagne et les Etats-Unis se trouvent actuellement en état de guerre.

C'est avec un vif regret que le Gouvernement Impérial assiste au conflit armé entre deux Etats auxquels il est lié par une amitié séculaire et par des sympathies profondes. Il est fermement résolu à observer à l'égard des deux parties belligérantes une parfaite et impartiale neutralité.

Le Gouvernement Impérial a pris acte des déclarations des Gouvernements Espagnol et Américain relativement à leur intention de se conformer, pendant toute la durée de la guerre, aux principes généralement reconnus du droit international, à savoir:

1. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

2. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi, et

3. Le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif.

Tous les sujets de Sa Majesté l'Empereur de même que toutes les personnes qui trouvent sous la protection des lois de l'Empire, sont tenus de remplir les obligations que comporte l'état de neutralité. Ceux qui contreviendraient à ces dispositions seront responsables devant la loi et ne pourront, en aucun cas, recevoir aide ou protection de la part du Gouvernement Impérial ou de ses agents diplomatiques et consulaires à l'étranger.

Le Gouvernement Imperial déclare, en outre, que les bâtiments de guerre des deux Puissances belligérantes ne pourront entrer dans les ports russes que pour 24 heures. Dans les cas de mauvais temps, d'absence à bord d'objets ou de provisions nécessaires à l'entretien de l'équipage ou bien pour cause de réparations indispensables la prolongation du délai susindiqué ne pourra être accordée chaque fois que sur une autorisation spéciale du Gouvernement Impérial.

Dans le cas où des navires appartenant aux deux parties belligérantes entreraient dans un port russe, le navire marchand ou le navire de guerre de l'une des parties belligérantes ne pourra sortir du port que 24 heures après que le navire de l'autre partie aura quitté le même port.

La vente des prises est absolument défendue dans les ports russes.

IX. Venezuela.

Neutralitätserklärung vom 6. Juni 1898.

Der verfassungsmäfsige Präsident der Vereinigten Staaten von Venezuela bestimmt unter der Verkündung, dafs die Haltung der Vereinigten Staaten von Venezuela in dem gegenwärtigen Kriege der Vereinigten Staaten von Amerika mit Spanien streng neutral ist, Folgendes:

Art. 1.

Alle Behörden der Republik, die Bundesbehörden und die der Einzelstaaten, haben in ihrem Bereich die Vornahme solcher Handlungen zu verhindern, welche

die Neutralität verletzen, wie Anwerbungen, Aufkaufen von Waffen, Bildung von Vereinigungen, Ausrüstung von Expeditionen u. s. w.

Art. 2.

Der Handel der Venezolaner mit den kriegführenden Ländern wird durch das Verbot der Zufuhr von Kriegskontrebande beschränkt, einschliefslich der Beförderung von Korrespondenzen und von zum Militärdienst einberufenen Personen, und durch das Verbot der Verletzung einer besonders vom Befehlshaber der Schiffe angezeigten Blockade, sofern dieselbe wirksam durchgeführt ist.

§. Nach den von den kriegführenden Mächten verkündeten Grundsätzen und in Uebereinstimmung mit dem für Venezuela verbindlichen Vertragsrecht unterliegen der Wegnahme und Konfiskation nicht: Waaren der Feinde unter neutraler Flagge und Waaren der Neutralen unter feindlicher Flagge, in beiden Fällen mit Ausnahme der Kriegskontrebande.

Art. 3.

Die Venezolaner werden sich der Annahme von Kaperbriefen enthalten, falls die kriegführenden Mächte sich dieses Mittels der Feindseligkeit bedienen, auf welches keine von beiden verzichtet hat.

Art. 4.

Die Venezolaner, welche gegen diese Pflichten verstofsen oder in irgend einer Weise an den Feindseligkeiten theilnehmen, setzen sich den Folgen ihrer Aufführung nach der nationalen Gesetzgebung und den Strafen aus, die ihnen der kriegführende Theil auferlegt, ohne dafs sie dieserhalb den Schutz der Regierung anrufen können.

Art. 5.

In venezolanischen Häfen werden weder Kriegsschiffe noch Kaper der kriegführenden Mächte mit ihren Prisen zugelassen, sie dürfen diese Häfen nur im Falle dringender Noth anlaufen und müssen sie, nachdem dieser Nothfall vorüber ist, alsbald wieder verlassen.

Art. 6.

Dieses Dekret wird den Betheiligten mitgetheilt und veröffentlicht werden.

Gegeben ... Caracas, den 6. Juni 1898.

[Unterschriften.]

Anlage F.

Die drei Regeln des Artikels VI des Washingtoner Vertrages zwischen Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika, vom 8. Mai 1871.

In deciding the matters submitted to the Arbitrators they shall be governed by the following three rules, which are agreed upon by the High Contracting Parties as rules to be taken as applicable to the case, and by such principles of international law not inconsistent therewith as the Arbitrators shall determine to have been applicable to the case:

Rules.

A neutral Government is bound:

First. To use due diligence to prevent the fitting out, arming, or equipping, within its jurisdiction, of any vessel which it has reasonable ground to believe is intended to cruise or to carry on war against a Power with which it is at peace; and also to use like diligence to prevent the departure from its jurisdiction of any vessel intended to cruise or carry on war as above, such vessel having been specially adapted, in whole or in part, within such jurisdiction, to warlike use.

Secondly. Not to permit or suffer either belligerent to make use of its ports or waters as the base of naval operations against the other, or for the purpose of the renewal or augmentation of military supplies or arms, or the recruitment of men.

Thirdly. To exercise due diligence in its own ports and waters, and, as to all persons within its jurisdiction, to prevent any violation of the foregoing obligations and duties.

Her Britannic Majesty has commanded her High Commissioners and Plenipotentiaries to declare that Her Majesty's Government cannot assent to the foregoing rules as a statement of principles of international law which were in force at the time when the claims mentioned in Article I arose, but that Her Majesty's Government, in order to evince its desire of strengthening the friendly relations between the two countries and of making satisfactory provision for the future, agrees that, in deciding the questions between the two countries arising out of those claims' the Arbitrators should assume that Her Majesty's Government had undertaken to act upon the principles set forth in these rules.

And the High Contracting Parties agree to observe these rules between themselves in future, and to bring them to the knowledge of other maritime powers and to invite them to accede to them.

Anlage G.

Verordnung, betreffend die Ausübung der Prisengerichtsbarkeit aus Anlafs der ostafrikanischen Blokade, vom 15. Februar 1889.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preufsen etc.

verordnen auf Grund des §. 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1884, betreffend die Prisengerichtsbarkeit (Reichs-Gesetzbl. S. 49), im Namen des Reichs, was folgt:

I. Behörden.

§. 1.

Die Entscheidung über die Rechtmäfsigkeit der von dem deutschen Geschwader aus Anlafs der Blokade der ostafrikanischen Küste gemachten Prisen erfolgt:

in erster Instanz durch das Prisengericht in Zanzibar,
in zweiter Instanz durch das Oberprisengericht in Berlin.

Die allgemeine Geschäftsaufsicht über diese Gerichte steht dem Reichskanzler zu.

§. 2.

Dem Prisengericht steht als Einzelrichter der Kaiserliche Generalkonsul in Zanzibar oder, im Falle seiner Behinderung, derjenige Kaiserliche Beamte vor, welcher ihn bei der Ausübung der Konsulargerichtsbarkeit zu vertreten hat.

§. 3.

Das Oberprisengericht besteht aus einem Vorsitzenden und sechs Beisitzern.

§. 4.

Bei dem Prisengericht wie bei dem Oberprisengericht wird je ein Kaiserlicher Kommissar bestellt.

Kaiserlicher Kommissar bei dem Prisengericht ist der Auditeur des Blokadegeschwaders, welcher im Behinderungsfalle durch einen vom Geschwader-Chef zu bezeichnenden Offizier vertreten wird.

Die Kaiserlichen Kommissarien haben den Anweisungen des Reichskanzlers Folge zu leisten.

§. 5.

Die Ernennung der Mitglieder des Oberprisengerichts und ihrer Stellvertreter sowie des Kaiserlichen Kommissars bei dem Oberprisengericht erfolgt durch Kaiserliche Order.

§. 6.

Die erforderlichen Anordnungen hinsichtlich der Büreau- und Unterbeamten, der Geschäftsräume und der Büreaubedürfnisse für das Oberprisengericht werden vom Reichskanzler getroffen.

II. Vorbereitendes Verfahren.

§. 7.

Ueber den Hergang bei der Aufbringung der Prise wird dem Kaiserlichen Konsulat in Zanzibar durch das Geschwader-Kommando sobald als thunlich Mittheilung gemacht.

Dieser Mittheilung werden eine von dem Befehlshaber, welcher die Prise gemacht hat, abgefafste oder zu Protokoll gegebene Darstellung über das der Aufbringung zu Grunde liegende Sachverhältnifs, sowie etwaige Verhandlungen und Aufzeichnungen über die Aussagen der sonst bei dem Hergang betheiligten Personen und aufserdem etwa vorgefundene Schiffspapiere beigefügt.

Falls die Prise vernichtet oder untergegangen ist, wird auch eine Verhandlung über diesen Hergang eingereicht.

§. 8.

Die eingebrachte Prise wird dem Kaiserlichen Konsulat übergeben, welches, soweit thunlich unter Zuziehung des Schiffers, für Aufnahme eines Inventars und für Sicherung von Schiff und Ladung Sorge zu tragen hat.

§. 9.

Wenn es sich ergiebt, dafs die Prise einer erheblichen Werthsverringerung ausgesetzt ist, oder ihre Aufbewahrung unverhältnifsmäfsige Kosten verursachen würde, kann das Kaiserliche Konsulat im Einvernehmen mit dem bei dem Prisengericht bestellten Kaiserlichen Kommissar den öffentlichen Verkauf und die Hinterlegung des Erlöses veranlassen.

In gleicher Weise werden Anträge erledigt, welche die Herausgabe von Schiff oder Ladung gegen Hinterlegung des Werthes betreffen.

§. 10.

Das Kaiserliche Konsulat hat alle Thatsachen, welche für die Beurtheilung der rechtmäfsigen Aufbringung der Prise und für die Frage, inwieweit dieselbe zu verurtheilen oder freizugeben ist, noch von Erheblichkeit sind, durch Aufnahme der Beweise mit möglichster Beschleunigung festzustellen.

§. 11.

Der Kaiserliche Kommissar kann stets von dem Stande des vorbereitenden Verfahrens Kenntnifs nehmen und den Verhandlungen beiwohnen.

Nach Abschlufs des vorbereitenden Verfahrens sind die Akten ohne Verzug dem Kaiserlichen Kommissar zuzustellen.

Der Kaiserliche Kommissar kann sowohl selbständig als durch Anträge bei dem Kaiserlichen Konsulat weitere Erhebungen veranlassen. Erachtet er die Sache für spruchreif, so überreicht er die Akten dem Prisengericht mit einem schriftlichen Antrag.

III. Verfahren vor dem Prisengericht.

§. 12.

Ist der Antrag des Kaiserlichen Kommissars auf Freisprechung der Prise gerichtet, so erläfst das Prisengericht, insoweit dasselbe den Antrag für begründet erachtet, die freisprechende Entscheidung ohne mündliche Verhandlung.

§. 13.

Soweit nicht auf Grund des §. 12 eine Entscheidung ergeht, hat das Prisengericht die Betheiligten ohne Verzug aufzufordern, ihre etwaigen Ansprüche binnen einer drei Wochen nicht übersteigenden Frist durch Einreichung einer schriftlichen Reklamation geltend zu machen.

Die Aufforderung ist durch Anheftung an die Gerichtstafel bekannt zu machen.

Die Bekanntmachung gilt als bewirkt mit dem Ablauf des zweiten Tages nach erfolgter Anheftung.

An die in Zanzibar sich aufhaltenden sowie an die sonst ohne Verzögerung des Verfahrens erreichbaren Betheiligten soll eine besondere Bekanntmachung erfolgen. Jedoch gilt auch diesen Personen gegenüber die Bekanntmachung mit dem im Absatz 3 bezeichneten Zeitpunkt als bewirkt.

§. 14.

Die Reklamation mufs einen bestimmten Antrag enthalten.

Wohnt der Reklamant nicht in Zanzibar, so ist, falls er nicht einen daselbst wohnhaften Bevollmächtigten bestellt hat, in der Reklamationsschrift eine in Zanzibar wohnhafte und unter der deutschen Konsulargerichtsbarkeit stehende Person zu bezeichnen, welche die für ihn bestimmten Schriftstücke in Empfang zu nehmen hat.

Geschieht dies nicht, so erfolgen alle Zustellungen bis zur nachträglichen Benennung durch Anheftung an die Gerichtstafel.

Die Zustellung gilt als bewirkt mit dem Ablauf des zweiten Tages nach erfolgter Anheftung.

§. 15.

Wenn Reklamationen bis zum Ablauf der Frist nicht eingegangen sind, wird die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung, jedoch nach Anhörung des Kaiserlichen Kommissars erlassen. Ist eine Reklamation rechtzeitig eingegangen, so wird Termin zur mündlichen Verhandlung anberaumt, zu welcher der Kaiserliche Kommissar und der Reklamant geladen werden.

§. 16.

Die Verlegung eines Termins, die Vertagung einer Verhandlung und die Anberaumung eines Termins zur Fortsetzung der Verhandlung kann auf Antrag oder von Amtswegen erfolgen.

§. 17.

Der Reklamant kann sich in dem Verfahren vor dem Prisengericht durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen.

§. 18.

Die mündliche Verhandlung erfolgt unter Zuziehung eines vereideten Protokollführers. Das Protokoll mufs die Namen der Anwesenden enthalten und den wesentlichen Hergang und Inhalt der Verhandlungen wiedergeben.

§. 19.

Die auf Grund einer mündlichen Verhandlung ergehenden Entscheidungen müssen verkündet werden. Einer Zustellung an den Reklamanten bedürfen nur Endurtheile, sowie nicht verkündete Beschlüsse.

IV. Berufung.

§. 20.

Gegen das Endurtheil des Prisengerichts steht die Berufung an das Oberprisengericht sowohl dem Kaiserlichen Kommissar als dem Reklamanten zu.

Die Berufung mufs bei dem Prisengericht binnen zwei Wochen nach Mittheilung der Entscheidung schriftlich oder zu Protokoll eingelegt werden.

Der Beschwerdeführer mufs binnen einer weiteren Frist von zwei Wochen schriftlich oder zu Protokoll eine bestimmte Erklärung darüber abgeben, inwieweit er die Entscheidung anfechten und deren Aufhebung beantragen will. Die Rechtfertigung der Berufung kann mit der Einlegung verbunden werden.

Die Rechtfertigungsschrift des Reklamanten mufs von ihm selbst oder von seinem Bevollmächtigten unterzeichnet sein.

§. 21.

Ist die Berufung nicht rechtzeitig eingelegt oder ist die Rechtfertigungsschrift nicht in der vorgeschriebenen Frist oder Form angebracht, so hat das Prisengericht das Rechtsmittel durch Beschlufs als unzulässig zu verwerfen. Der Beschwerdeführer kann binnen zwei Wochen nach Zustellung des Beschlusses auf die Entscheidung des Oberprisengerichts antragen. In diesem Falle sind die Akten durch den Kaiserlichen Kommissar an das Oberprisengericht einzusenden. Das letztere entscheidet nach Anhörung des bei ihm bestellten Kaiserlichen Kommissars.

§. 22.

Ist die Berufung rechtzeitig eingelegt und in der vorgeschriebenen Frist und Form gerechtfertigt, so ist die Berufungs- und Rechtfertigungsschrift dem Gegner des Beschwerdeführers zuzustellen. Diesem steht frei, binnen zwei Wochen eine Gegenerklärung einzureichen.

Auf die Gegenerklärung des Reklamanten findet die Vorschrift des §. 20 letzter Absatz Anwendung.

Nach Eingang der Gegenerklärung oder nach Ablauf der Frist erfolgt durch den Kaiserlichen Kommissar die Einsendung der Akten an das Oberprisengericht.

§. 23.

Auf das Verfahren vor dem Oberprisengericht finden die Bestimmungen der §§. 186 bis 193, auf die Berathung und Abstimmung die Vorschriften der §§. 194 bis 199 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung.

§. 24.

Das Oberprisengericht entscheidet ohne mündliche Verhandlung nach Anhörung des bei demselben bestellten Kaiserlichen Kommissars. Vor Fällung des Endurtheils kann das Oberprisengericht weitere Erhebungen anordnen.

§. 25.

Das Endurtheil des Oberprisengerichts ist dem Reklamanten sowie dem Kaiserlichen Kommissar beim Oberprisengericht zuzustellen.

V. Allgemeine Bestimmungen.

§. 26.

Endurtheile sind mit Gründen zu versehen und mit der Eingangsformel „Im Namen des Kaisers“ auszufertigen.

§. 27.

Die verurtheilte Prise ist, vorbehaltlich anderweiter Kaiserlicher Anordnung, zu verkaufen. Der Verkauf wird durch das Kaiserliche Konsulat in Zanzibar bewirkt.

Die Verwendung des Erlöses bleibt Kaiserlicher Bestimmung vorbehalten.

§. 28.

Auf die zu bewirkenden Zustellungen finden, soweit diese Verordnung nicht andere Bestimmungen enthält, die Vorschriften der Civilprozefsordnung über Zustellungen entsprechende Anwendung.

Zustellungen an den Kaiserlichen Kommissar erfolgen durch Vorlegung des zuzustellenden Schriftstücks.

Wenn mit der Zustellung der Lauf einer Frist beginnt, so ist der Tag der Vorlegung von dem Kaiserlichen Kommissar auf der Urschrift zu vermerken.

§. 29.

Gerichts- und Verwaltungsbehörden haben innerhalb ihrer Zuständigkeit den Ersuchen der Prisenbehörden und der Kaiserlichen Kommissare zu entsprechen. Auf die von den Gerichten zu leistenden Rechtshülfen finden die §§. 158 bis 167 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung.

§. 30.

Auf die Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen sowie auf die Einnahme eines Augenscheins finden die §§. 48 bis 93 der Strafprozeſsordnung mit der Maſsgabe entsprechende Anwendung, daſs die Beeidigung der Zeugen und Sachverständigen in der Regel bei ihrer ersten Vernehmung zu erfolgen hat und daſs der Schiffer der Prise nicht beeidigt wird.

§. 31.

Wird von einem der bei Schiff oder Ladung Betheiligten eine Handlung beantragt, mit welcher baare Auslagen verbunden sind, so kann die Vornahme derselben von der vorgängigen Zahlung eines zur Deckung dieser Auslagen hinreichenden Vorschusses abhängig gemacht werden.

§. 32.

Das Verfahren in Prisensachen ist gebühren- und stempelfrei.

Die in Prisensachen mitwirkenden Beamten erhalten bei Dienstreisen auſserhalb ihres Wohnortes aus Reichsmitteln Tagegelder und Fuhrkosten, deren Höhe der Reichskanzler bestimmt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 15. Februar 1889.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst von Bismarck.

Ergänzungen und Berichtigungen.

Seite 6 Z. 21: Statt „Einleitung" lies „Einleitungen".

Seite 7 Anm. 3 von S. 6: Z. 6 ist hinter „dem" einzuschalten: „Ablaufe des"; Z. 7 statt „1898 S. 1019)" zu setzen: „S. 1019), ebenso der Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Salvador vom 13. Juni 1870 mit dem Ablaufe des 23. Mai 1902 (das. S. 168)"; Z. 9 statt „dem 31. Juli 1897" zu lesen: „dem Ablaufe des 31. Juli 1897 (R.-G.-Bl. S. 611)"; Z. 15 hinter „39)" einzuschalten: „und vom 26. Juni 1902 (R.-G.-Bl. S. 261)".

Seite 17 zu § 5 Abs. 2: S. die allgemeine Begründung bei K. HEIMBURGER, Der Erwerb der Gebietshoheit, I., Karlsruhe 1888, S. 94.

Seite 20 Anm. 2 Z. 1, Seite 24 Anm. 1 Z. 7, Seite 31 Anm. 1 Z. 1, Seite 57 Anm. 2 Z. 1: Statt „Elements" lies „Éléments".

Seite 24 Anm. 1 Z. 1 statt „PHILLIMOHRE" lies „PHILLIMORE"; Z. 7 statt „S. 169" ist zu setzen „(Nautical Magazine, 1878) S. 306"; Z. 8 hinter „§ 356;" ist einzuschalten: „weiteres Material bei".

Seite 28 f. Anm. zu A. und B.: P. H. MISCHEF, La Mer noire et les Détroits de Constantinople. Essais d'histoire diplomatique. Paris 1899.

Seite 30 zum letzten Absatz: Der Grundsatz des Londoner Vertrages ist neuerdings, ohne dafs ähnliche Voraussetzungen vorlagen, durchbrochen worden. So hat nach längeren Verhandlungen die Pforte im Winter 1902/1903 unarmierten russischen Torpedofahrzeugen die Durchfahrt durch die Meerengen (unter der russischen Handelsflagge) gestattet. Die englische Regierung ist hiergegen vorstellig geworden und hat sich die gleichen Rechte, wie sie der russischen eingeräumt worden sind, vorbehalten. — S. auch den Aufsatz „Die Dardanellen zwischen Rufsland und England" in No. 6 der österreichischen Zeitschrift „Armeeblatt" vom 11. Februar 1903, S. 7.

Seite 37 zu Anm. 1: S. auch K. HEIMBURGER, a. a. O. [zu Seite 17] S. 102.

Seite 41 Anm. 2 Z. 1: Statt „S. 327" lies „I. § 197".

Seite 52 zu Z. 25: Nach der neueren Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika ist zu Namensänderungen nicht mehr die Genehmigung des Kongresses, sondern diejenige des Schiffahrts-Kommissars des Schatzamts erforderlich.

Seite 59 zu Anm. 2 von Seite 58, Z. 2 hinter dem Worte „erreicht": S. auch Erk. des deutschen Reichsgerichts vom 21. Oktober 1892 (Entsch. in Strafsachen Bd. 23 S. 266 f.).

Seite 59 zu Anm. 2: Gleichfalls wird der entgegengesetzte Standpunkt zur Geltung gebracht in den Urteilen des Schiedsrichters T. M. C. ASSER in Sachen der nordamerikanischen Schiffe „James Hamilton Lewis" und „C. H. White" vom 29. November 1902, mit der Erwägung: ...„*que le système ... d'après lequel il serait permis aux navires de guerre d'un État de poursuivre, même en dehors de la mer territoriale,*

un navire dont l'équipage se serait rendu coupable d'un acte illicite dans les eaux territoriales ou s r le territoire de cet État, ne saurait être reconnu comme conforme au droit des gens, puisque la juridiction d'un État ne s'étend pas au delà des limites de la mer territoriale, à moins qu'il n'ait été dérogé à cette règle par une convention expresse" ... (Rev. de dr. i. 1903, S. 83, 84, 90).

Seite 70 in der Anm. Z. 3 v. u. fällt das Wort „DE" weg.

Seite 84 zu Z. 1, 2: Das Pr. Ministerial-Blatt der Handels- und Gewerbe-Verwaltung No. 3 von 1903 enthält den folgenden Ministerialerlaſs, betr. Befreiung fremder Kriegsschiffe von Hafen- und Schiffahrtsabgaben:

Berlin, den 15. Januar 1903.

Die Befreiung fremder Kriegsschiffe von Hafen- und sonstigen Schiffahrtsabgaben entspricht einem allgemein anerkannten völkerrechtlichen Grundsatze, welcher mit der üblichen weitgehenden Exemption der Kriegsschiffe von fremden Hoheitsrechten zusammenhängt. Mit Rücksicht hierauf sind in den preuſsischen Häfen fremde Kriegsschiffe zu den Hafen- und Schiffahrtsabgaben nicht heranzuziehen.

Seite 84 zu Anm. 3: Entsprechend § 1 der Zollordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom 12. Februar 1903 (Centralblatt für das Deutsche Reich, S. 73 f.).

Seite 93 Anm. 1 Z. 2: Statt „1" lies „3"; Anm. 2 Z. 1: Statt „161" lies „165 f.".

Seite 97 Z. 19 v. u.: Statt „responsibilitg" lies „responsibility".

Seite 102 zu Anm. 1: Über die in Betracht kommenden grundsätzlichen Fragen im Anschluſs an einen eigenartigen Fall s. C. TUNZELMANN VON ADLERFLUG, Zur Frage der Auslieferung von Deserteuren, insbesondere des Kriegsschiffspersonals, in der Marine-Rundschau 1902, S. 1072 bis 1087.

Seite 104 Z. 8: Das Wort „fremden" ist zu streichen.

Seite 106 Anm. 1 Z. 2: Statt „parlement" lies „Parlement".

Seite 108 zu Anm. 1: A. SENLY, La piraterie (Thèse pour le doctorat), Paris 1902.

Seite 110 zu Abschn. III Ziff. 3: Das Werk von A. ROUGIER, Les guerres civiles et le droit des gens, Paris 1903, welches diesen Gegenstand in den §§ 64 bis 66 behandelt, konnte nicht mehr benutzt werden.

Seite 117 Anm. 1 Z. 2: Statt „1902" lies „1901".

Seite 125 zu Anm. 1: Schiedssprüche aus Anlaſs weiterer Konflikte s. in der Rev. de dr. i., 1903, S. 75 f.

Seite 125 zu Anm. 2: Auch: The New Foundland Question, in The Quarterly Review, vol. 194, July 1901, S. 33—53.

Seite 128 zu Anm. 3 von S. 127, Z. 2: Statt „mitgeteilt im Journ. de dr. i. pr." ist zu setzen „vom 31. Juli 1888, in der Rev. i. du dr. m. 1888/89".

Seite 130 zu Anm. 1: S. auch Documents relatifs à la répression de la traite des esclaves, publiés en exécution des articles LXXXI et suivants de l'acte général de Bruxelles, 1892, Bruxelles 1893.

Seite 133 Z. 17: Hinter „die" ist zu setzen „wichtigsten der".

Seite 133 Z. 21: Hinter „Niederlanden" ist einzuschalten „, Ruſsland".

Seite 150 zu Anm. 3: Über eine Reihe solcher Beschlagnahmen aus Anlaſs des Konflikts zwischen europäischen Mächten und Venezuela s. Blaubuch Venezuela No. 1 (1903) No. 203 nebst Anlagen.

Seite 151 zu Z. 11: R. v. LABRÈS (Politik und Seekrieg, Berlin 1903, S. 165) gebraucht, im Gegensatz zu der allgemein üblichen Terminologie, den Ausdruck „politische Blockade"; zu Anm. 3: Neuerdings ist der Gegenstand ausführlich behandelt von L. DUCROCQ, Représailles en temps de paix. Blocus pacifique. Paris 1901.

Seite 152 zu Abs. 1: Im Gegensatz zu der von England sonst geübten Praxis wurde in der Sitzung des Unterhauses vom 17. Dezember 1902 mit Bezug auf die in Aussicht genommene Blockade der venezolanischen Häfen regierungsseitig erklärt: eine Blockade involviere offenbar den Kriegszustand; so etwas wie Friedensblockade gebe es nicht. — Diese Erklärung war veranlaſst durch die kundgegebene Absicht der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, eine Friedensblockade

jener Häfen nicht anzuerkennen, wenigstens soweit der Verkehr amerikanischer Schiffe mit Venezuela in Betracht kommen würde; dieser Verkehr könne nur beim wirklichen Kriegszustande ausgeschlossen werden.

Seite 153 zwischen Z. 8 und 9 von unten: Gegen die Zulässigkeit der Friedensblockaden sprechen sich auch aus: DE OLIVART (II. S. 28) und MACRI (II. S. 278 bis 281), letzterer mit dem Hinweis: „*Il blocco pacifico costituisce ... una violenza contro il debole, un abuso riprovevole della forza, poichè* [!] *le nazioni non conoscono stato intermedio fra guerra e pace.*"

Seite 154 Anm. 8: Statt „127" lies „116 bis 127".

Seite 160 zu Anm. 1: Ferner DESCAMPS, S. 45 f., und speziell in Betreff Belgiens derselbe: La neutralité de la Belgique au point de vue historique, diplomatique, juridique et politique. Bruxelles et Paris 1902.

Seite 160 zu Anm. 2: Über die Neutralisierung offener Häfen und der den Fremden eingeräumten Niederlassungen (settlements) im Orient in den vom Feinde okkupierten Gebieten s. N. ARIGA, La guerre sino-japonaise au point de vue du droit international, Paris 1896, S. 257 f.

Seite 167 zu Anm. 2: Die Verhandlungen sind inzwischen zu Gunsten der Anlage durch die Landenge von Panama zum Abschlufs gelangt. Die Ratifikation des am 23. Januar 1903 unterzeichneten Vertrages steht bevor.

Seite 171 zu III. Abs. 2 Z. 1: So bezeichnet v. LABRÉS durchweg den Kreuzerkrieg als Kaperei bezw. Kaperkrieg (a. a. O. S. 11, 106, 149 f., 318).

Seite 177 Z. 17: Eingehende Betrachtungen hierüber bei GAIRAL.

Seite 179 Anm. Z. 4 v. u. ist das Komma hinter „*fosse*" zu streichen; Z. 6 v. u. statt „ausiliare" zu lesen „ausiliarie."

Seite 186 am Schlufs: Neue Vorschläge hat das Institut de droit international in der Session von 1902 aufgestellt. S. Annuaire 1902, S. 301 bis 332.

Seite 186 Anm. 1 Z. 2: Statt „28" lies „25".

Seite 189 Anm. 3 Z. 1: Statt „P. P. R." lies „Pr. P. R.".

Seite 193 Anm. 1 Z. 6: Statt „relative" lies „relativi" und statt „1871" „1879".

Seite 197 zu Anm. 1: Russische Meinungen über den Kreuzerkrieg s. in der St. Petersburger Zeitung vom 24. Januar 1903.

Seite 197 Anm. 1 Z. 1 und 2 müssen lauten: „So É. JEAU in seiner „Étude sur le droit maritime international. Convention de 1856" (Rev. marit., Bd. 141 [1899] S. 264 bis 291);".

Seite 201 Anm. 4 Z. 1: Hinter „4)" ist einzuschalten „FROISSART bei".

Seite 201 Anm. 5: Ferner F. WOLF, Le respect de la pêche côtière, in der Rev. marit., Bd. 148 (1901) S. 305 bis 321.

Seite 205 zu Anm. 3: Ferner G. ROSZKOWSKI, La Revision de la convention de Genève, in der Rev. de dr. i. 1902, S. 199 bis 212, 299 bis 314, 442 bis 456.

Seite 206 zur Literatur: G. MÜNZEL, Untersuchungen über die Genfer Konvention, Freiburg i. B. 1902.

Seite 208 zu Anm. 1: K. VON STENGEL, Die Haager Friedenskonferenz und das Völkerrecht, im Arch. f. öffentl. R., Bd. 15 (1900) S. 139 f., bes. S. 152 bis 157 und 201.

Seite 209 zu II: P. FAUCHILLE, Un projet de Napoléon Ier pour l'établissement d'un code maritime du droit des neutres, in der Rev. g. de dr. i. publ. Bd. 9 (1902) S. 41 f.; deutsche Übersetzung von L. NIEMEYER, in der Zeitschr. für Intern. Privat- und Öffentl. R., Bd. 12 S. 28 f.

Seite 232 zur Anm. (Literatur): F. H. GEFFCKEN, Die Alabamafrage, Stuttgart 1872; PERIER, Le droit maritime international à propos du différend anglo-américain, Paris 1862.

Seite 236 Anm. von S. 235, Z. 4: Hinter „ROGERS", ist einzuschalten „International law in the late war (North American Review, 1901, S. 578—591)".

Seite 256 Anm. 3 Z. 3: Statt „527" lies „595 f.".

Seite 258 zu Anm. 1: T. L. HARRIS, The Trent affair, including a review of the English and American relations at the beginning of the civil war, Indianapolis 1896; MACRI, II. S. 601.

Seite 260 Anm. 4 Z. 1 und Seite 261 Anm. 2 Z. 3: Statt „530" lies „598 f.".



Seite 264 Z. 19: BROCHER DE LA FLÉCHÈRE (a. a. O. [o. S. 210 Anm. 2] S. 347) erklärt, Kriegsschiffe seien dem Blockaderecht nicht unterworfen.

Seite 264 vor III: Die Blockade bindet grundsätzlich auch Postdampfer. In diesem Sinne erging seitens der englischen Admiralität vor Verkündung der Blockade gegen Venezuela unterm 18. Dezember 1902 folgende telegraphische Anordnung: „*Instruct Commanding Officers of blockading ships that mail-steamers are subject to blockade restrictions, and should not be allowed to communicate with blockaded ports. At the same time, the master of each mail-steamer should be informed that if he chooses to transfer his mails to the blockading ship, the latter will, as far as may be practicable, endeavour to land them. This may be done by signalling for a boat to be sent from the shore, but if necessary, the mails may be sent ashore in a man-of-war boat, under a flag of truce, all due precautions being taken.*“ Blaubuch Venezuela No. 1 (1903), Anlage zu No. 202. An die deutsche Blockadedivision erging entsprechende Weisung.

Seite 267 zu Anm. 2: v. LABRÈS (a. a. O. S. 163 f.) weist auf die Schwierigkeiten der Durchführung von Blockaden hin.

Seite 268 Anm. Z. 5 v. u: Statt „532“ lies „600“; Z. 6 v. u. statt „¹)“ „²)“.

Seite 271 Anm. 1 Z. 1: Statt „531“ lies „602“.

Seite 272 Anm. 4 von S. 271, am Schlufs: Statt „gleichlautend“ lies „im wesentlichen gleich“.

Seite 273 Anm 2 Z. 2: Statt „536“ lies „602“.

Seite 277 Anm. 1 von S. 276, Z. 3: Statt „539“ lies „606 f.“

Seite 278 Anm. 3 Z. 2: Statt „S. 539 f.“ lies „, S. 608“.

Seite 288 Anm. 1 Z. 5: Statt „exceptionelles“ lies „exceptionnelles“.

Register.

Die Zahlen bezeichnen die Seiten. — Schiffsnamen sind in *Kursivschrift* gedruckt.

Herrosé & Ziemsen, Wittenberg.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstraße 68—71.